

GARDNER SERPOLLET [4] p. 88
DEGOMMAGE AU BRIGHTON
GAZOLINE
VIVRE AU QUOTIDIEN
ENNE
32 PAGES TECHNIQUES
TRIUMPH SPITFIRE p. 72
Connexions électriques [2]
PEUGEOT 204 p. 80
Démonter la boîte de vitesses
FICHES PRATIQUES p. 99
Former et coller une tôle
BUFFALO SARAP p. 92
Dans la bonne direction ?
Mensuel - Volume 22 - Numéro 233 - Mai 2016 - 4,20 € - ISSN 1262-4357
RENAULT 14 TL • DINO 246 GT • ALFA 90 MARAZZI • MATRA MURENA • RAYMOND RISPAL • FORZA ALFA ROMEO
78 AHR 93
HISTOIRE
RAYMOND RISPAL
p. 58
p. 22
RENAULT 14 TL
26 PAGES DE PETITES ANNONCES
ALFA ROMEO SPIDER SERIE 3
DINO 246 GT
p. 14
ALFA ROMEO ALFASUD SPRINT
p. 46
ALFA ROMEO ALFA 6
FORZA
ESSAIS
p. 38
ALFA ROMEO GIULIA NUOVA SUPER
ALFA ROMEO ALFETTA GTV 2.0
ALFA ROMEO p. 30
ALFA 90 2.0 i.e. SW MARAZZI
MATRA MURENA 2.2
27 MAI 1947 : DANTE GIACOSA DECOUVRE L'AMERIQUE ■ BUGATTI T37 #37.200 : UN DESTIN MOUVEMENTE ■ UN TAXI POUR BRATISLAVA ■ MUZEUM DOPRAVY : LE SAVOIR-FAIRE SLOVAQUE ■ BELLES HISTOIRES : 2 CV6 BELGE [2]
http://gazoline.net
M 05076 - 233S - F: 4,20 € - RD
France : 4,20 € • Belgique : 4,90 € • Luxembourg : 4,90 € • Suisse : 8,20 CHF • Andorre : 4,20 € • Espagne : 5,70 € • Portugal : 5,70 € • Italie : 5,30 € • Grèce : 5,30 € • Roumanie : 4,20 € • Nouvelle Calédonie : 730 XPF • Polynésie : 730 XPF • Guadeloupe : 5 € • Martinique : 5 € • La Réunion : 5 € • Guyane : 5 €





GAZOLINE N° 233

LE BULLETIN D'ABONNEMENT EST EN PAGE 124

VOLUME 22 - NUMÉRO 233
Date de parution
26 avril 2016

Directeur de la publication
Jean-Jacques Dupuis

RÉDACTION ADMINISTRATION/PUBLICITÉ
1 parc des Fontenelles
78870 Bailly
T. 01.30.56.65.05
F. 01.34.62.05.07
Internet : http://gazoline.net
e-mail : ecrire@gazoline.net
Directeur de la rédaction
Jean-Jacques Dupuis
Maquette
Olivier Mincheneau
Secrétariat de rédaction
Céline Mangin (1ère secrétaire)
et Stéphane Tudela
Conseiller technique
Philippe Sauvat
Principaux collaborateurs
Jean-Patrick Baraillé, Hugues Chaussin, Jean-Luc Delvaux, Paul Fraysse, Peter Fuchs, Rodolphe Goupil, Stéphane Guillou, Gaëtan Lamarque, Yann Le Lay, Jean-Louis Loubet, Alexandre Mendel, José Barros Rodrigues, François Roussel, Bernard Vermeylen, Marco Visani

Petites annonces
Sylvie Garin

Crédit photos
IsolaPress, Sven Larsson, D.R.

Directrice financière
Anne-Laure Barrier

PUBLICITÉ
Darius Média
116 rue Nationale - 49300 Cholet
T. 06.22.04.17.83
Directeur de la publicité
Morgan Fonteneau
morgan@dariusmedia.fr

ABONNEMENTS
Marie-Hélène Dupuis
36 € pour un an (11 numéros), France métropolitaine.
48 € pour l'UE et DOM-TOM

ANCIENS NUMÉROS
5 € l'exemplaire, frais de port compris. Chèques libellés à l'ordre de Pixel Press Studio

Distribution Presstalis
Gestion des ventes France
Destination Média
66 rue des Cévennes - 75015 Paris
T. 01.56.82.12.06
reseau@destinationmedia.fr
Pour les diffuseurs belges
Tondeur Diffusion
9 av. Van Kalken, 1070 Bruxelles
T. 02.555.02.21 / press@tondeur.be

Impression
Actis (Toul) T. 03.83.65.20.50
Imprimé en (printed in) France.
Dépôt légal à parution.
Commission paritaire
N° 0420 K 86469. ISSN 1262-4357

GAZOLINE est édité par PIXEL PRESS STUDIO, Sarl au capital de 39.000 €. Siège social : 1 parc des Fontenelles 78870 Bailly. Tél. 01.30.56.65.05. Fax 01.34.62.05.07.
Gérant et principal actionnaire : Jean-Jacques Dupuis.



RENAULT 14 TL
p. 22







* Tout simplement magnifique

LE DESSIN DU MOIS *par François Roussel*

ET SI ON ROULAIT EN **ALFA** ?

Qu'elle est belle la Toscane lorsqu'on la traverse paisiblement par les petites routes qui serpentent langoureusement entre ifs et collines ! Encore plus lorsqu'on se trouve à bord d'une Alfa Romeo. Mais il devient de plus en plus difficile de s'offrir l'une de ces merveilles, les cotes ayant flambé ces dix dernières années. Heureusement, il reste encore quelques oubliées qui permettent, pour un petit moment encore, de flirter avec le double arbre ou le quatraplat. De l'Alfetta GTV à l'Alfa 6 en passant par le Spider série 3, la Giulia Nuova ou l'Alfasud Sprint. *Forza* Alfa !

REQUIESCAT IN PACE



D4B CUIT

C'est dans l'Aveyron que ce pauvre D4B Peugeot achève sa lente transformation en une épave parfaitement intégrée à la nature.
Yves Perrard,
45400 Fleury-les-Aubrais

REQUIESCAT IN PACE



R30 OUBLIÉE

Cela doit faire des années que cette R30 bignée a été abandonnée, sa peinture ayant même pris une teinte vert-de-gris qui ne lui va finalement pas si mal. Elle est cependant difficilement récupérable.
Alain Goliot, internaute



COURRIER DES LECTEURS

GAZOLINE en voyage



GAZO A TENERIFE

Avec nos amis, nous ne partons jamais en vacances sans notre *Gazoline* du mois. C'est aux Canaries que nous sommes allés dernièrement, et plus précisément sur l'île de Ténérife, dans la ville de Los Gigantes. Marilyne y pose devant un scooter LML Star 125 au look vintage.
Yvon Chartier, internaute



GAZO EN GUADELOUPE

C'est en visitant une distillerie de rhum Damoiseau à Basse-Terre, en Guadeloupe, que nous avons croisé la route de ce Massey Harris Ferguson (on en devine un deuxième, juste derrière).
Jean-Marc Rejaudry, 37230 Fondettes



GAZO EN CISJORDANIE

Voici mon mari dans la ville de Jéricho, en Cisjordanie, devant une Ford Fairlane 500 à qui il s'est empressé de montrer le *Gazoline* qui ne le quitte jamais !
Mme Zas, 94000 Créteil



GAZO A QUEBEC

Valentine en voyage avec *Gazoline* à Québec.
Henri Gonay, B-6730 Rossignol (Belgique)



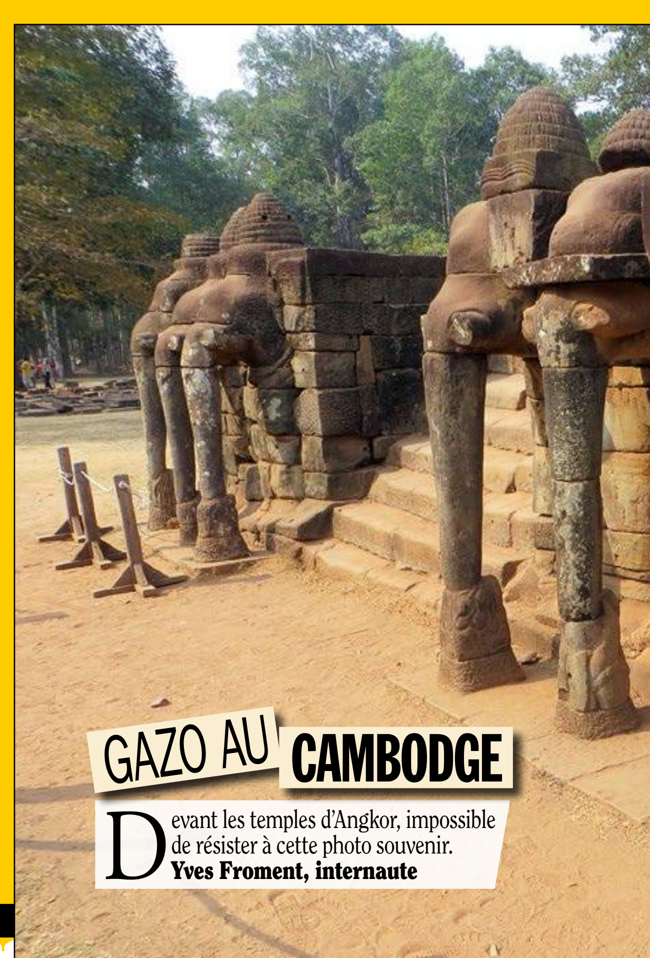
GAZO AUX PHILIPPINES

Ce Jeepney est digne de figurer dans *Gazoline*. C'est l'engin idéal pour visiter les rizières de Banaue, aux Philippines.
Gérard Delarbre, 69800 Saint-Priest



GAZO AU VIETNAM

Une belle rencontre dans le quartier français d'Hô-Chi-Minh-Ville.
Bernard Verneau, 91800 Brunoy



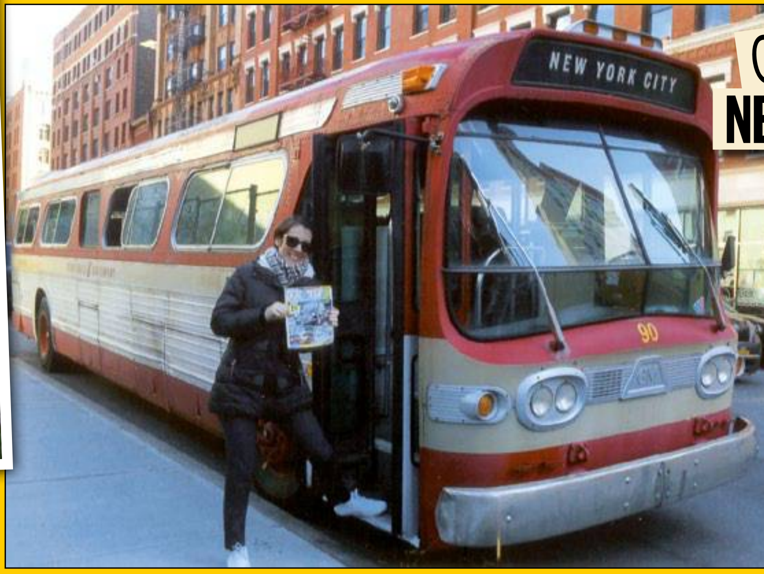
GAZO AU CAMBODGE

Devant les temples d'Angkor, impossible de résister à cette photo souvenir.
Yves Froment, internaute



GAZO EN... TOURAINE

C'est dans un coin de la Touraine que ma femme a pu voir que La Poste rétrécit ses voitures !
Marc Soler, 59120 Loos



GAZO A NEW YORK

Lors de mon voyage à New York, j'ai emprunté le *Gazoline* à mon père (comme souvent), qui m'a donné le virus de l'ancienne avec une Mini de 1987...
Audrey Granci, 34725 Saint-André-de-Sangonis

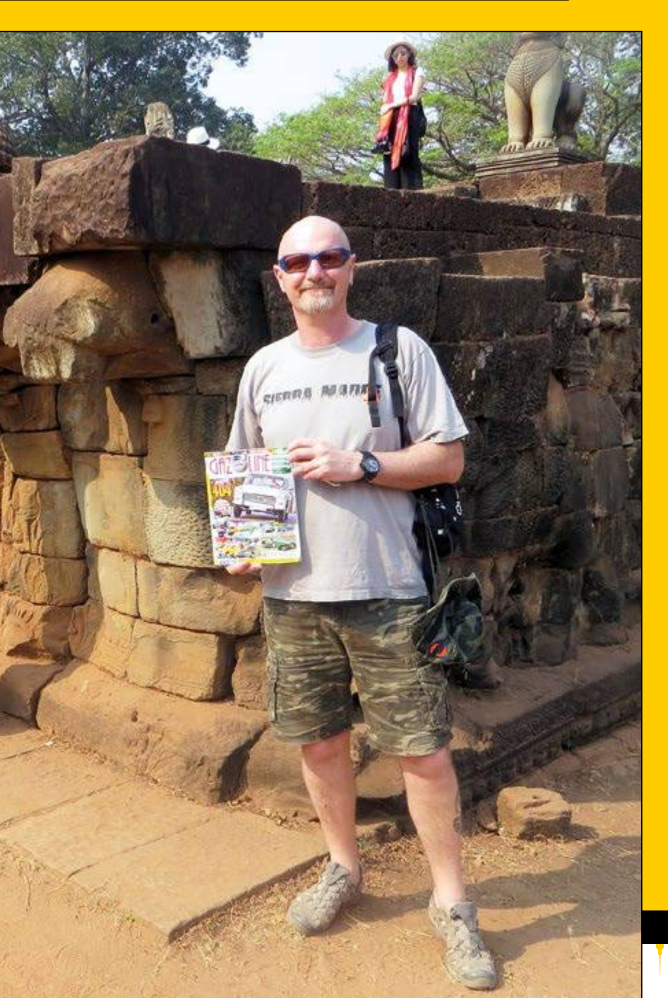
GAZO EN THAILANDE

Ce vénérable Messerschmitt est stocké, avec d'autres anciennes, dans la grange d'un producteur d'orchidées, au sud de Chiang Maï en Thaïlande. Finira-t-il dévoré par les monstres qui le surveillent ou par la rouille ?
Bernard Riou, internaute



GAZO A CUBA

Côté anciennes, on est toujours servi à Cuba !
Loïc Briquet, internaute





GAZO A LA NOUVELLE-ORLEANS

A l'occasion d'un petit séjour à La Nouvelle-Orléans, j'ai emmené mon numéro de *Gazoline* acheté à l'aéroport. Bien m'en a pris parce que j'y ai rencontré une belle Nash, un modèle Ambassador Super pas très courant chez nous.
Pascal Chevé, internaute

GAZO EN NOUVELLE-ZELANDE

La Nouvelle-Zélande est un véritable paradis sur terre. J'y ai vu plein de vieux véhicules et j'ai pu visiter deux musées, proches l'un de l'autre. Dans le premier (http://nttmuseumwanaka.co.nz), j'ai fait la connaissance du propriétaire à qui j'ai laissé mon exemplaire de *Gazoline*. Il y a là une quinzaine de voitures exposées, mais plusieurs centaines d'autres dans un bric-à-brac incroyable où l'on trouve aussi bien des autos que des avions ou des motos. Il est souvent sollicité pour des films ou de la publicité.
Dominique Buzare, internaute

UN **AN D'ABONNEMENT** POUR JEAN-MARC, YVON, GERARD, HENRI, BERNARD, YVES, MARC, AUDREY, BERNARD, LOIC, PASCAL ET DOMINIQUE

***Gazoline* a toujours autant la bougeotte. C'est sans aucun doute le routard le plus assidu de la presse française. Et ça plaît beaucoup lorsque vous le laissez sur place... Continuez !**

COURRIER DES LECTEURS



Laetitia & Geoffrey

Le 22 août à Villes-sur-Auzon (84), avec une Traction 11 B de 1954 [Bernard Casu].



Florence & Vincent

Le 25 juillet à Eyguières (13), avec leur fille Jade et la Ford Mustang de François Jimenez [Jacques Neff].



Sophie & Davy

Le 11 juillet à Saint-Just (51), avec la 4 CV de 1955 de mon père [Philippe Abidat].

VIVE LES MARIÉS !



Eline & Bart

Le 19 septembre à Wervik (Belgique), avec ma Mercedes 220 SE de 1961 [Jacky Verstraete].



Sabine & Mathieu

Le 19 septembre à La Roche-sur-Yon (85), avec notre Cox 1302 de 1972.





Stéphanie & Sébastien

Le 8 août à Aumont (39), avec la BMW de Roger Breniaux [Hervé Perrot].



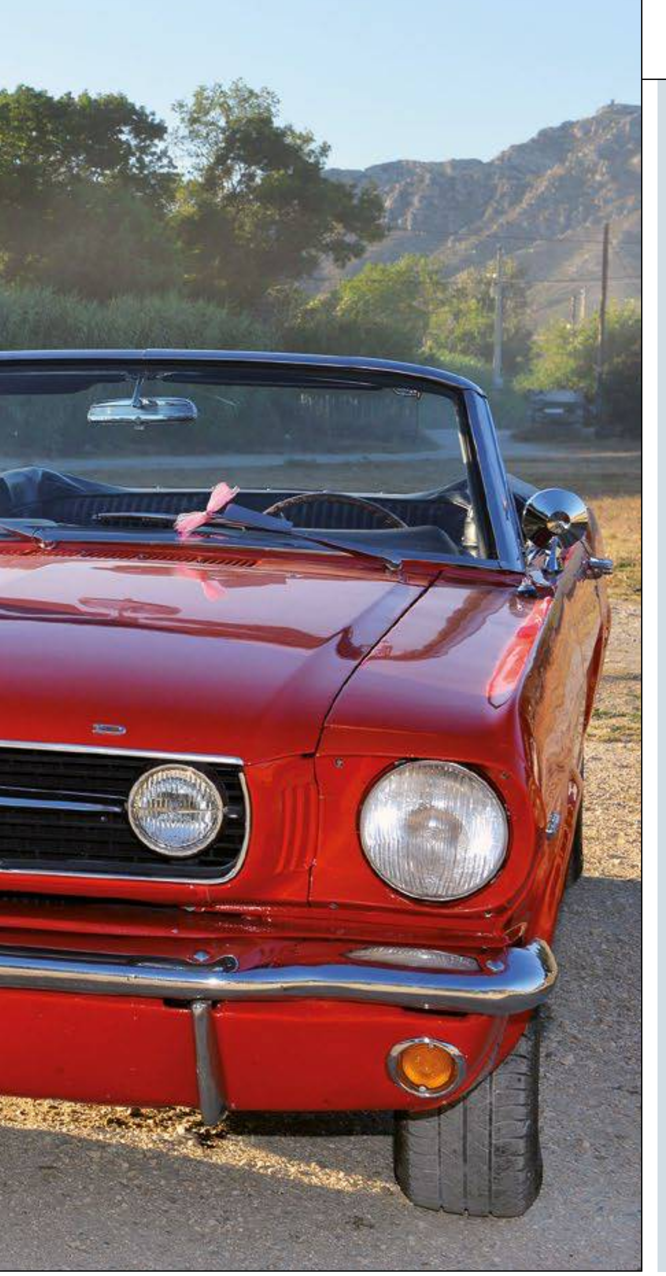
Sabrina & Jean-Luc

En juillet 2015 à Saint-Hubert (Belgique), avec ma Fiat 1100 Export de 1961 [Johnny Wathelet].



Stéphanie & Ludovic

Le 12 septembre à Villeneuve-la-Guyard (89), avec la Citroën Méhari de Jean-Michel.



La vie des clubs

Assemblées générales

◆ L'**Amicale des Véhicules Anciens du Ninian** a renouvelé son bureau : **Jean-Yves Joubier** (pdt), **Lionel Guillemaud** (vice-pdt), **Gilles Le Roch** (secr.), **Françoise Besombes** (trés.), **Frédéric Joubier** (trés.-adj.). *2 avenue du Ninian, 56120 Helléan.*

◆ Le nouveau bureau de l'**A.S. Vintage 42** est composé de : **Serge Richoud** (pdt), **Alain Châtelard** (vice-pdt), **Angela Rosa** (trés.) et **Eliane Bonfils** (secr.). *53 rue Marengo, 42000 Saint-Etienne.*

◆ Le **Club du Chevron et Anciennes du Parc Régional du Vexin** a élu son bureau : **Michel Leroy** (pdt d'honneur), **Denis Chrétien** (pdt), **Bertrand Le Cloarec** et **Alain Mathiotte** (vice-pdt), **Eric Verdoncq** (secr.), **Armel Gautier** (trés.), **Nadine Geyler** (chargée de comm.), **Bernard Quereillahc** et **Christian Blanc** (conseillers tech.), **Frédéric Gossart** (rel. pub.). *Place des Impressionnistes, 95520 Osny.*

Recensement

◆ Pierre Willain entreprend le recensement de tous les Fardier Lohr FL 500 encore en circulation. Si vous possédez l'un de ces petits véhicules fabriqués en Alsace et utilisés dans les années 70 à 90, faites-vous connaître en communiquant le numéro de série du véhicule, votre localité et votre identité : pierre.willain@gmail.com.

Bulletins de clubs

◆ Dans *Chromes et 8 cylindres*, la revue trimestrielle du **Club Vedette France**, Alain Corcuff explique comment le propriétaire d'une Versailles a testé la solution Pantone destinée à consommer moins grâce à l'adjonction d'eau dans le carburant. *13 rue Paul Féval, 35160 Montfort-sur-Meu.*

◆ Quelle huile de transmission pour les Triumph ? C'est la question que se pose *Triumph Express*, le magazine du **Triumph Club de France**. Il s'intéresse également au moteur à essuie-glaces à deux vitesses de balayage et en détaille le principe de fonctionnement. *10 rue Boileau, 69330 Meyzieu.*



◆ *2cvGB News*, le bulletin du **Deux Chevaux Club of Great Britain**, a testé un kit de rénovation de rétroviseurs pour 2 CV. Il donne la marche à suivre et prodigue quelques conseils supplémentaires pour en améliorer l'efficacité. *116 Gravel Hill, Coventry CV4 9JN.*

Le Club des Clubs

◆ L'**Amicale Citroën France** devient L'**Amicale Citroën & DS France**. Son bureau est composé de : **Alain Thuret** (pdt), **Laurent de Rocheprise** et **Joël Landeroin** (vice-pdt), **Daniel Talouarn** (trés.), **Pierre Fraleux** et **Alain Lassalle** (secr.). *3 route de Fontaines, 89130 Toucy.*

◆ Un nouveau club vient de voir le jour à Dadonville. Il s'agit des **Vieux Pistons du Gâtinais**. Il a pour vocation de regrouper les amateurs de véhicules automobiles anciens de toutes marques. Son bureau est le suivant : **Patrick Damion** (pdt), **Anne-Marie Poulain** (secr.) et **José Pasquiet** (trés.). *118 rue de Chantaloup, 45300 Dadonville.*



Johanna & Jean-Luc

Le 22 août à Annot (04), avec une Traction 11 B de 1950, une DS Pallas de 1967 et une CX GTi de 1988.



Fiona & Jordan

Le 29 août à Germigny-des-Prés (45), avec la Karmann-Ghia de Pascal Payneau.





Manuella & Régis

Le 5 septembre à Eperlecques (62), avec leur MGB GT de 1972.



Ludivine & Damien

Le 29 août à Saint-Maurice-sur-Dargoire (69), avec ma Peugeot 202 de 1938 [Jean-Marc Pillaert].

LA CHRONIQUE DE JEAN-LOUIS LOUBET Professeur d'histoire économique à l'Université d'Evry-Val d'Essonne

UNE DATE UN EVENEMENT

27 MAI 1947 : DANTE GIACOSA DÉCOUVRE L'AMÉRIQUE

Dante Giacosa est ingénieur à la Fiat. Il y est entré presque par hasard en 1929, embauché par la SPA [1], puis reversé dans les effectifs des techniciens du centre de Mirafiori. Fiat a décelé le talent de ce jeune diplômé de Polytechnique et l'a placé au bureau d'études des moteurs. Il passe très vite à la section aéronautique où il travaille sur la suralimentation, moyen de remédier à l'abaissement de la pression atmosphérique dû à l'altitude. A l'en croire [2], il se retrouve « au milieu de dessinateurs conscients jusqu'à l'orgueil de pratiquer une technique raffinée ». Il se frotte alors à des questions inconnues dans l'industrie automobile, comme les problèmes relatifs à la légèreté et aux conditions de fonctionnement en altitude. Il découvre les matériaux spéciaux, apprend de nouvelles technologies, comprend la nécessité de confronter « les résultats du calcul avec ceux des épreuves pratiques ». S'il revient ensuite aux voitures de série, il couche en 1938 sur le papier, dans un traité technique intitulé *Moteurs Endothermiques*, ses réflexions sur le moteur à combustion.
En 1946, Dante Giacosa devient le directeur des bureaux techniques véhicules, autrement dit l'ingénieur en chef, responsable des projets de la Fiat. C'est à ce titre qu'il met le cap vers les Etats-Unis en mai 1947, envoyé par le *professore* Vittorio Valletta afin qu'il constate « le progrès technologique de l'industrie américaine ». Un voyage majeur que Giacosa relate dans ses mémoires [3], dressant à la fois un tableau éloquent de l'après-guerre, de l'Europe meurtrie et de l'Amérique rayonnante, de l'ingénieur qui se découvre dans le monde de la science.
Giacosa doit partir avec trois “huiles” de Turin, tous plus âgés que lui. Mais cette vieille garde prend les devants pour voyager seule, en avion, lui laissant les lenteurs de la mer. Image d'une direction soudée... Il passe donc par Paris et en profite pour rendre visite aux ingénieurs de Simca afin d'évoquer les questions d'industrialisation des modèles 500 et 1100 que Fiat et Simca partagent. Le 21 mai, il embarque à Liverpool sur le *Mauritania*. Après une traversée agitée et un temps froid, il arrive à New York le matin du 27 mai. Le soleil brille. Le spectacle fascinant des gratte-ciel majestueux, renvoyant de leurs vitres des rayons ardents, lui fait aussitôt oublier la tristesse de sa cabine à quatre, les affres de ce trajet lugubre durant lequel ses compagnons, tous des inconnus, sont restés silencieux et couchés pendant la semaine de mer pour tenter de supporter le violent balancement du paquebot.

Dans la Public Library, Dante Giacosa tombe sur un élément surprenant

Dans l'atmosphère limpide du ciel printanier, New York est merveilleusement belle. A côté des ruines silencieuses et sombres qu'il venait de voir à Londres et de la misère des villes européennes détruites par la guerre, le contraste est saisissant. Débarqué sur le quai, Giacosa mesure qu'il a quelques heures devant lui avant de prendre le train qui doit le conduire à Detroit, la capitale de l'automobile. Donc du temps libre. Mais que faire ? Il est comme étourdi. C'est le contrecoup du long périple, de la bousculade du débarquement et de ce grouillement d'hommes et de véhicules sur le quai. Il hèle un taxi et se fait déposer à la gare Grand Central Station. Il se fraie un chemin au milieu des voyageurs. Il gagne la consigne, y dépose ses deux valises. Le bruit, la cohue, les couleurs, la vie, tout est le contraire de Londres. La foule, immense, va et vient. Elle semble libre et insouciante. Si loin de la guerre qui a défiguré l'Europe. Un détail le frappe aussitôt. Tous ces gens piétinent avec indifférence de longs mégots de cigarettes blondes. « En Italie, on ramassait les quelques bouts microscopiques que l'on trouvait pour récupérer les moindres brins de tabac. » Giacosa revient à lui, comme pris par cette euphorie collective. Il se dirige alors, léger, les yeux pleins de lumière, vers la 42e rue, le regard rivé aux sommets des gratte-ciel. L'instinct le pousse. La mémoire aussi. Il se retrouve face à la Public Library, la plus grande bibliothèque de New York. Presque sans s'en rendre compte, il grimpe quatre à quatre l'un des grands escaliers de pierre disposés sur chacun des côtés du bâtiment. Il est d'un coup dans la pénombre obscure et silencieuse d'un immense hall désert. Là, des pancartes signalent des directions à tous ces nombreux corridors qui se rejoignent. Il en prend un. Est-ce le hasard ou a-t-il lu *Moteurs à combustion interne* ? Il ne le sait pas. Ces couloirs, qui courent sur des dizaines de mètres, sont bordés de multiples fichiers métalliques contenant une infinité de colonnes à tiroirs. Chacun d'eux porte une plaque indiquant la matière à laquelle se réfèrent les fiches qui y sont contenues. Giacosa avance jusqu'à la moitié d'un corridor. Il s'arrête. Il tire le casier qui est en face de lui. Du pouce, il joue avec les fiches qui sont positionnées verticalement : la longue file de petits bristols s'ouvre comme par miracle. Il lit : Dante Giacosa. *Motori Endotermici*. 1938. Editore Hoepli. La surprise. Presque l'effroi. Il est pétrifié, incapable d'aller à une autre fiche. Il referme le tiroir d'un coup. Se rassérène. Les secondes deviennent des minutes. Il poursuit son chemin avec calme. Comme dans un rêve. Il donne un coup d'œil à la grande salle de lecture qui semble posée à l'extrémité du couloir. Elle est pleine de monde. Tous travaillent dans un silence absolu. Quelques gouttes de sueur perlent sur son front. Il sort machinalement son mouchoir et tamponne ses tempes. Il s'engage vers la sortie, comme intimidé. Il est alors happé par la lumière de l'extérieur, submergé par les bruits de la ville. « J'étais heureux, léger. Je marchais dans la foule qui envahissait les trottoirs de la 5e rue. Les Américains connaissaient mon livre. » A 15h, Dante Giacosa est sur le quai de Grand Central où le train le conduit à Detroit. La mission en Amérique débute le lendemain, le 28 mai. ■

[1] Créée en 1906, la Société Piémontaise Automobile passe sous le contrôle de la Fiat en 1926 et poursuit son activité au sein de l'entreprise turinoise jusqu'en 1947.
[2] Dante Giacosa, *Mes quarante ans chez Fiat*, Automobilia, Milan, 1979.
[3] *Ibid.*

La boîte à bouquins

LA MYSTÉRIEUSE BUGATTI

Margot a donc une cousine. Betsy, aussi blonde que la journaliste est brune. Fille du garagiste de Bœrsch, en Alsace, qui joue les rabatteurs pour les frères Schlumpf alors à la recherche de toutes les Bugatti traînant dans la région. Comme cette étrange Atalante à la curieuse mascotte de capot qui semble attirer bien des convoitises et cacher un secret que l'apprenti détective se fera un devoir de découvrir... La pulpeuse Betsy n'ayant rien à envier en matière de charme et de volonté à Margot, l'énigme va rapidement dévoiler toutes ses ramifications sous le crayon d'un Jérôme Phalippou inspiré qui, pour l'occasion, a rapproché son trait de l'école claire et emprunté quelques tics de découpage à Olivier Marin. Avec bonheur, ce premier album d'une série qu'on espère riche témoignant d'un réel talent de mise en scène et de cadrage.

Sortilège de l'Atalante [Le], Olivier Marin et Jérôme Phalippou, éd. Paquet, 2016, 48 p., format 235 x 315 mm, ISBN 978-2-88890-735-0, album cartonné, 14 euros.







MUSEE

REIMS-CHAMPAGNE FAIT DANS LE RUMI

Les amateurs de deux-roues vont pouvoir sabrer le champagne. Le musée de Reims accueille en effet une collection de douze scooters et motos Rumi de 1950 à 1961, dont deux motos réalisées à l'époque pour courir ou établir des records. Un hommage appuyé à Donnino Rumi qui a abandonné, à Bergame, la fonderie familiale afin de construire d'abord des machines pour pâtes alimentaires, pour le cinéma ou le textile avant de se lancer, fin 1949, dans la production de machines à nulle autre pareilles. Autre nouveauté dans les allées du musée : un véhicule Centaure, un chariot automoteur fabriqué à Montreuil et qui circulait dans les allées de Rungis. Ce modèle de 1966 est doté d'un moteur de Dauphine accolé à une boîte 4 de Juvaquatre.

Musée Automobile Reims-Champagne, 84 avenue Georges Clemenceau, 51100 Reims. T. 03.26.82.83.84. www.musee-automobile-reims-champagne.com

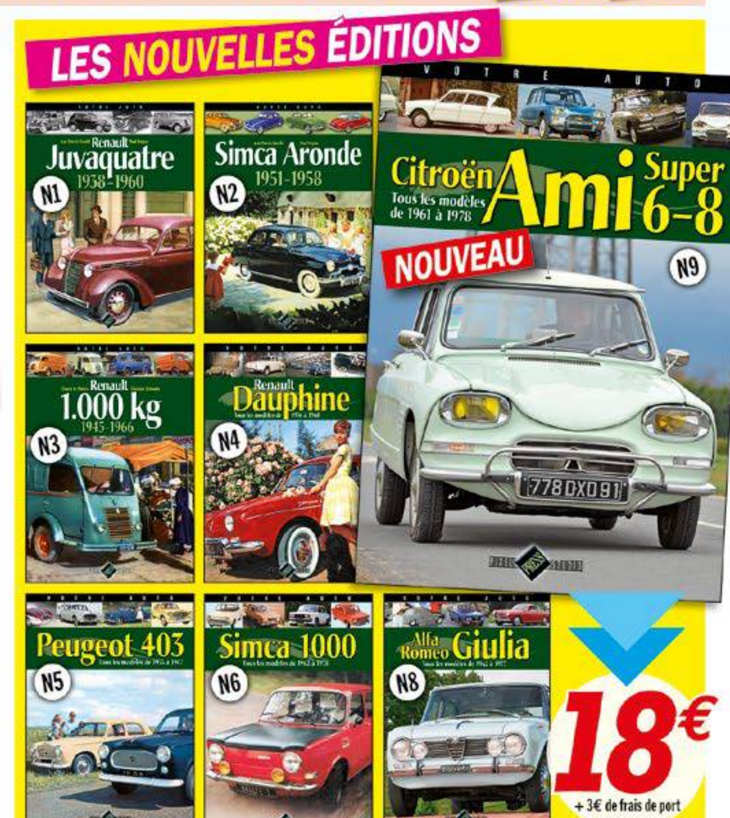
COLLECTION VOTRE AUTO

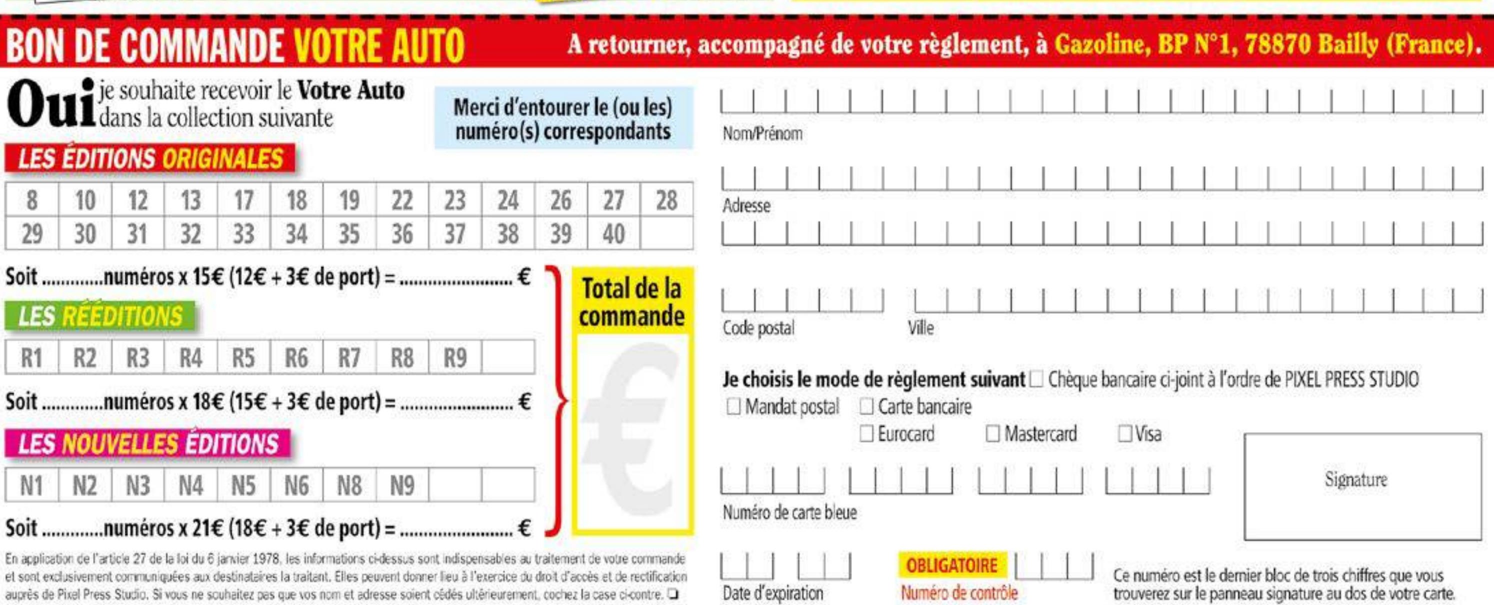
Des guides complets pour acheter, restaurer, entretenir et améliorer votre auto











BON DE COMMANDE VOTRE AUTO

A retourner, accompagné de votre règlement, à Gazoline, BP N°1, 78870 Bailly (France).

Oui je souhaite recevoir le **Votre Auto** dans la collection suivante

Merci d'entourer le (ou les) numéro(s) correspondants

LES ÉDITIONS ORIGINALES

8	10	12	13	17	18	19	22	23	24	26	27	28
29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	

Soit ....numéros x 15€ (12€ + 3€ de port) = ... €

LES RÉÉDITIONS

R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	

Soit ....numéros x 18€ (15€ + 3€ de port) = ... €

LES NOUVELLES ÉDITIONS

N1	N2	N3	N4	N5	N6	N8	N9		

Soit ....numéros x 21€ (18€ + 3€ de port) = ... €

Total de la commande €

En application de l'article 27 de la loi du 6 janvier 1978, les informations ci-dessus sont indispensables au traitement de votre commande et sont exclusivement communiquées aux destinataires la traitant. Elles peuvent donner lieu à l'exercice du droit d'accès et de rectification auprès de Pixel Press Studio. Si vous ne souhaitez pas que vos nom et adresse soient cédés ultérieurement, cochez la case ci-contre. ☐

Nom/Prénom

Adresse

Code postal　Ville

Je choisis le mode de règlement suivant ☐ Chèque bancaire ci-joint à l'ordre de PIXEL PRESS STUDIO

☐ Mandat postal　☐ Carte bancaire

☐ Eurocard　☐ Mastercard　☐ Visa

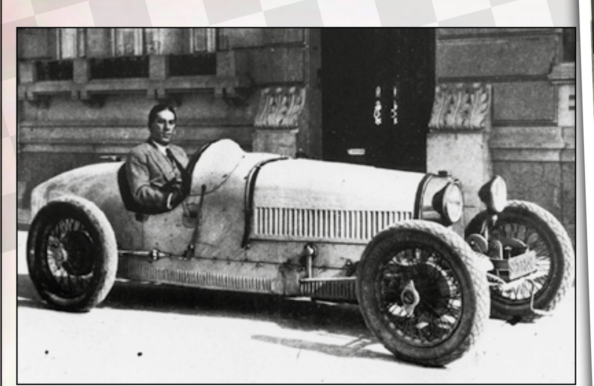
Signature

Numéro de carte bleue

Date d'expiration

OBLIGATOIRE Numéro de contrôle

Ce numéro est le dernier bloc de trois chiffres que vous trouverez sur le panneau signature au dos de votre carte.


Vidal Belmarço a acquis la Bugatti, mais dans l'unique but de se balader !


José de Almeida Araùjo au volant du Type 37.



UN



La BTR au départ du circuit de Santarém, en 1936.



Repérée alors qu'elle était plus ou moins abandonnée dans la rue, la Bugatti arrive entre les mains d'Harry Rugeroni qui a une drôle d'idée : remplacer le moteur d'origine par un 8 en ligne américain Hudson de 4 l utilisé par la Railton Terraplane.

DESTIN MOUVEMENTÉ

La majorité des Bugatti importées au Portugal l'ont été à des fins de compétition, étant ensuite revendues pour poursuivre leur carrière sous d'autres latitudes. Mais le châssis 37.200 a connu un destin pour le moins étonnant, achevant sa vie trépidante avec un 8 cylindres en ligne Hudson...

Texte **José Barros Rodrigues** - Photos **DR**

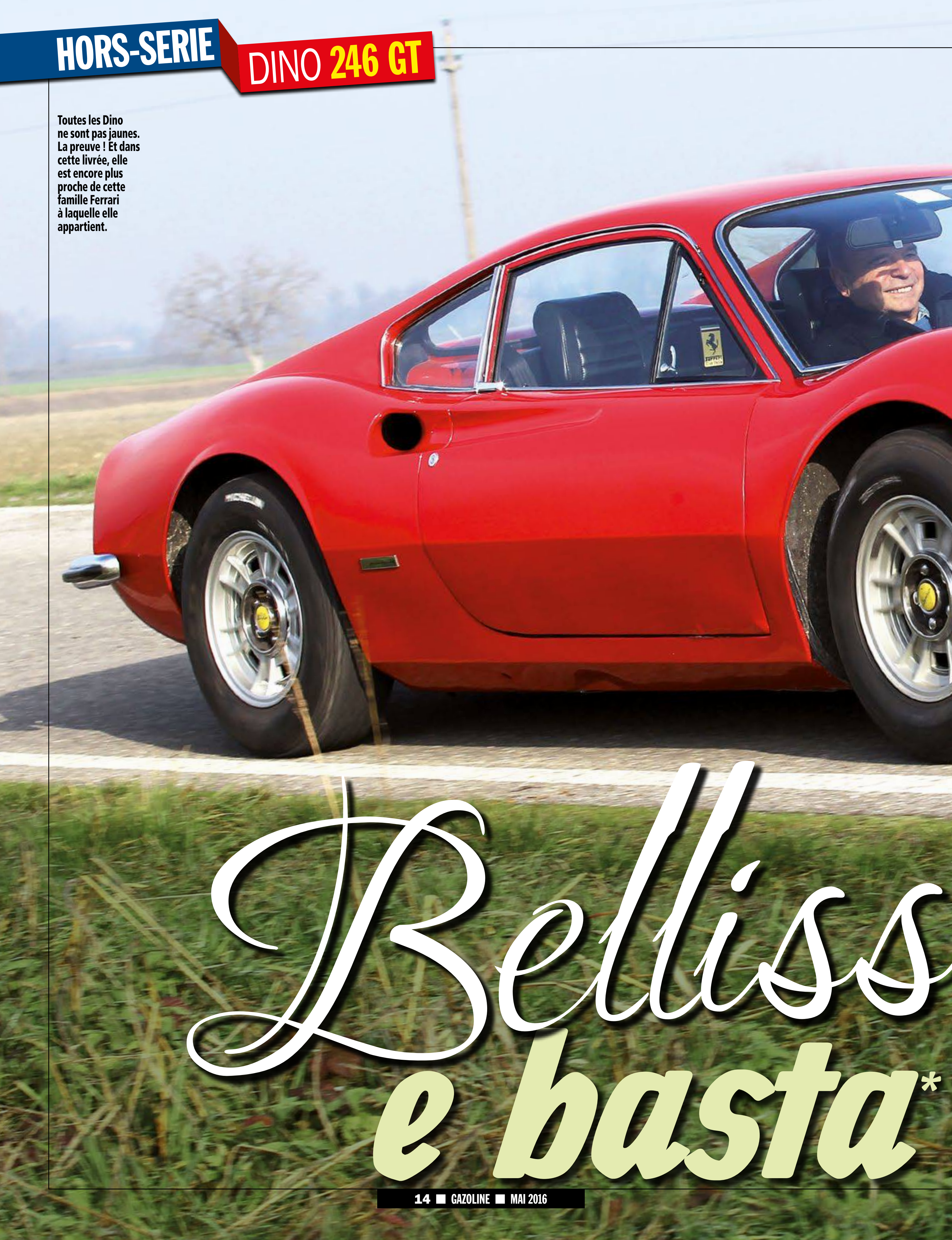
Les importateurs de Bugatti pour le Portugal – la famille Ferreirinha, Andresen, Chambers, Lda – étaient pour l'essentiel basés à Porto. C'est pour cette raison que ce Type 37, châssis 37.200, a transité par cette ville avant de gagner Lisbonne où l'agent de la marque française, Lda (L'agence de l'automobile), a pu le livrer à son client : Luis Bandeira de Mello. Immatriculé à la fin du mois d'octobre 1926, il se retrouve tout naturellement engagé au kilomètre départ arrêté de Campo Grande où il termine deuxième derrière l'intouchable Bugatti 35A d'Abílio Nunes dos Santos (*Gazoline* 232). La presse salue cette performance : « Bravo à M. Mello qui faisait là sa première compétition. Son passage devant les tribunes était si rapide et dans un bruit si feutré qu'on avait l'impression que la voiture volait ! » Sentiment que ne partage manifestement pas son propriétaire qui, après une saison 1927 sans grand éclat, revend son bolide à une personnalité de Beja, le Dr. Luis Lima Faleiro, au cours de l'été 1928. Celui-ci participe au kilomètre départ arrêté de Campo Grande en 1929, puis au départ lancé de Caldas da Rainha en août de la même année, décrochant la quatrième place, tout en battant Adalberto Marques au volant de son efficace Jean Gras.

Très vite, cependant, Lima Faleiro délaisse sa petite Bugatti 37 au profit d'une plus puissante Isotta Fraschini, et il finit par s'en débarrasser. Son acquéreur ? Vidal Belmarço, un négociant en voitures qui est également le délégué de l'Automobile Club du Portugal à Faro. L'homme n'est pas un sportif, et c'est coude à la portière qu'on le voit régulièrement se promener, sans jamais oser faire rugir la mécanique de peur de ne pouvoir la maîtriser. Vous trouvez cela dommage ? Vous n'êtes pas le seul. Manuel Nunes dos Santos harcèle M. Belmarço pour qu'il daigne lui céder son pur-sang. Il mettra plus d'un an à le convaincre.

Après une remise à niveau indispensable, ce Type 37 réapparaît sur le Circuit de Setùbal en octobre 1931. Pour jeter l'éponge. Quelques mois plus tard, on l'aperçoit au kilomètre départ arrêté de Campo Grande où il prend la deuxième place de sa classe, puis au IIe Circuit de Campo Grande où il est victime d'une panne. Avant de terminer quatrième sur le circuit Carmona et troisième sur celui de Vila Real. Insuffisant pour satisfaire les ambitions de Dos Santos qui cède son engin à José de Almeida Araùjo, un jeune amateur qui peut ainsi s'engager à la première édition de la course de côte de Cabo da Roca à la fin de 1933. Lui comme les autres juge les performances de l'auto très limitées, et il finira par lui préférer la 35A d'Abílio Nunes dos Santos que nous avons déjà évoquée. Plus ou moins abandonné en pleine rue, le Type 37 semble voué à la ferraille lorsqu'un certain Harry Rugeroni, fils de l'importateur Rolls-Royce et AC, fait une offre pour l'acquérir. Il a en tête un audacieux projet : lui greffer un 8 cylindres en ligne Hudson monté dans la Railton Terraplane. Ce véhicule hybride, baptisé BTR (Bugatti-Terraplane-Rugeroni), n'a participé qu'à une seule compétition en mai 1936 : le circuit de Santarém, y prenant une honorable quatrième place. Avant de disparaître. Cette fois définitivement. ■

Elle n'est jamais restée très longtemps entre les mains d'un même propriétaire !

La Bugatti 37 de Manuel Nunes dos Santos porte le n°6 lors de la course de Vila Real de 1932.



Toutes les Dino ne sont pas jaunes. La preuve ! Et dans cette livrée, elle est encore plus proche de cette famille Ferrari à laquelle elle appartient.



Et si c'était la plus belle des Ferrari ? Osons être iconoclaste, cette Dino à laquelle on a refusé le cheval cabré parce qu'elle embarquait un V-6 et non pas un V-12 possède une ligne explosive, offre des performances époustouflantes et une tenue de route somptueuse. Elle a abasourdi la concurrence et conduit Ferrari, qui l'a conçue, à pousser sa production à trois exemplaires par jour au lieu des trois par semaine qui étaient espérés. Pour autant, ne comptez pas l'acquérir. Elle a atteint des sommets et sa cote grimpe plus vite que celle de n'importe quel bolide sorti de Maranello. Texte **Marco Visani** - Photos **IsolaPress**

* Tout simplement magnifique

S'il y a bien une voiture qui aurait mérité d'arborer le cheval cabré, c'est celle-là. La Dino 246 GT. Une auto 100 % conçue à Maranello, dessinée par Aldo Brovarone chez Pininfarina, assemblée à la main chez Scaglietti, mais embarquant un V-6. Pas le V-12 qui lui aurait valu l'adoubement du *commendatore*. L'ASA 1000 GT (*Gazoline* 201) a connu semblable destin, mais à un degré moindre. Elles ont toutes deux été traitées de « Ferrari du pauvre » dans le meilleur des cas, ou tout simplement boudées par les puristes, lesquels auraient dû réviser leurs classiques avant de se montrer aussi méprisants. Parce que la 246 GT est à notre sens ce qui s'est fait de mieux sous le soleil d'Emilie-Romagne. Et ce n'est pas Tony Curtis qui dira le contraire, lui qui paradait à son volant dans la série *Amicalement vôtre*.

Il faut même un moment pour calmer les battements de son cœur lorsqu'on découvre, pour la première fois, la pureté de sa ligne, la finesse de son dessin et la multitude de petits détails forçant le respect. Ainsi en va-t-il de la poignée de porte. Une sorte de languette, au niveau de la baguette qui cache le lèche-vitre, afin de ne pas perturber les flancs tout en rondeurs. Ou des entrées d'air latérales qui ont permis la réalisation d'un embouti du plus bel effet. Ou encore de la poupe qui s'étire derrière la lunette AR en creux. Pas une seule faute de goût. Aldo Brovarone était inspiré et Rosvaldo, le propriétaire depuis près de 30 ans de cet exemplaire, n'est pas peu fier d'avoir pu obtenir que le designer signe son œuvre sur sa carrosserie immaculée.

S'installer à bord, c'est un peu comme aller à la messe lorsque le pape officie. Ça demande un certain sens du cérémonial et énormément de déférence. D'abord, on tombe à l'intérieur, tellement le siège est bas, la garde au sol dépassant à peine les 12 cm. Heureusement, l'ouverture de porte est large, ce qui facilite cette descente vers un baquet dans lequel on se sent immédiatement enveloppé. Le pédalier est naturellement positionné face aux pieds et il est parfaitement dans l'axe du volant, le levier de vitesse incliné n'aspire qu'à être caressé, mais je constate avec surprise que s'il y a bien un rétroviseur intérieur, il n'y a en pas à l'extérieur. « J'ai respecté la voiture originelle, sourit Rosvaldo. En ajouter un aurait dénaturé tout le côté ! » Compréhensible mais perturbant.

Cela dit, la Dino met son pilote à l'aise. Excellente visibilité sur l'AV comme sur l'AR, instrumentation complète et parfaitement lisible, à l'exception de la montre et de l'ampèremètre rejetés aux deux extrémités du tableau de bord de forme ovoïde, clé de contact à droite... Il faut savoir ne pas résister à l'appel déchirant du V-6 qui s'ébroue avec un son métallique et menaçant. Il en a dans la culotte, le garçon, ça se sent immédiatement et c'est franchement au moins aussi impressionnant qu'un V-12 *maranellesque*. Si ce n'est plus, les bruits de succion des trois carburateurs double corps au centre du V pénétrant goulûment dans l'habitacle. Normal, ils ne sont pas très loin, juste dans mon dos, le moteur étant installé en position centrale AR, une grande première pour le constructeur sur une voiture de série. L'embrayage, comme je m'y attendais, est dur et la grille des vitesses ultracourte. On passe les rapports d'un simple mouvement du poignet. Comme en compétition. Et avec une précision diabolique, les petits "klongs" des changements à la volée en prime. Ça respire furieusement le sport, et je regrette presque de n'avoir pris ni chaussons de pilote, ni gants, ni casque. Je me contenterai donc d'une prise en main pépère, en tirant "seulement" 7.000 tours d'une auto qui, contrairement à la 206 GT qui la précédait, n'a pas de limiteur de régime.

A bord, tout incite à appuyer franchement sur l'accélérateur, quitte à perdre son permis !

Quelques virages plus loin, j'ai oublié mes bonnes résolutions, malgré un allègement sensible de l'AV à la reprise d'accélération. « C'est normal, affirme Rosvaldo. Il faut insister, le temps que le transfert de masse s'équilibre. » De fait, ça disparaît dès qu'on écrase vigoureusement la pédale. Le son de la mécanique est si enivrant que j'en arrive à pousser les rapports pour apprécier la course effrénée des étalons qui se bousculent sous le capot. 195 ch DIN et 240 km/h, ça commence à causer sérieux ! Surtout lorsqu'on atteint ces vitesses en enchaînant



Vous remarquerez que j'ai poussé la coquetterie jusqu'à revêtir la doudoune assortie...



Aldo Brovarone a dédicacé l'auto de Rosvaldo. Ça en jette !

Quelle ligne ! Le crayon du styliste semble avoir glissé sur la feuille pour dessiner un véritable fuseau prêt à fendre l'air, deux rondeurs quasi symétriques venant adoucir les traits au-dessus des passages de roues.





La magnifique lunette AR concave. Une superbe pièce qui a dû être compliquée à mettre au point.



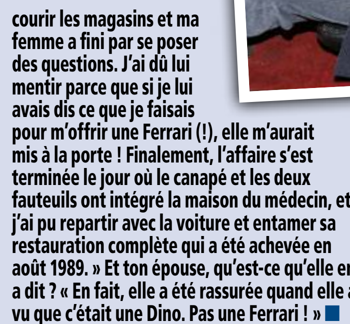
Au centre, le marquage Dino n'est apparu qu'avec la Série M, à partir de janvier 1971.



Les pare-chocs sont un peu moins discrets sur cette troisième série. Notez les doubles échappements et le feu de stop, celui-ci n'étant monté là qu'à partir de janvier 1971.



Mais qu'est-ce donc ? L'ouverture de porte, tout simplement. Etonnant, non ?



Rosvaldo Raimondi et sa Dino 246 GT 1971

“En échange de quelques meubles !”

Je n'avais jamais vu ça ! Pour dégotter une 246 GT, j'avais envoyé un mail au Club Dino Italia, précisant que je recherchais une belle auto ayant, si possible, une histoire. Je ne vous dis pas le nombre de SMS, mails et coups de téléphone que j'ai reçus ! De la Sicile jusqu'au nord de la Hollande, ils ont été 32 à se porter volontaire. Incroyable. En sélectionner une a finalement été le plus difficile, et si j'ai opté pour la monture de Rosvaldo Raimondi, un jeune retraité de 76 ans, c'est parce que son achat a été tout sauf banal. « Je l'ai trouvée en janvier 1988 à Bologne. A cette époque-là, je souhaitais échanger mon Alfa Romeo Duetto contre une Ferrari, au grand dam de mon épouse. Cette Dino était abandonnée dans la cour d'un garage, peinture craquelée, herbe envahissante, moteur en partie démonté... Elle appartenait à un jeune médecin qui, faute de temps et à cause d'une paternité proche, ne pouvait s'en occuper. Je lui ai fait une proposition parce que l'auto était complète, mais il a refusé. Il m'a dit : “Ecoutez, nous devons déménager à cause du bébé à venir et nous avons besoin de nous meubler. Venez avec moi choisir la cuisine, le salon et les chambres, payez-les moi et la Dino sera à vous !” Nous avons donc passé de longues semaines à courir les magasins et ma femme a fini par se poser des questions. J'ai dû lui mentir parce que si je lui avais dis ce que je faisais pour m'offrir une Ferrari (!), elle m'aurait mis à la porte ! Finalement, l'affaire s'est terminée le jour où le canapé et les deux fauteuils ont intégré la maison du médecin, et j'ai pu repartir avec la voiture et entamer sa restauration complète qui a été achevée en août 1989. » Et ton épouse, qu'est-ce qu'elle en a dit ? « En fait, elle a été rassurée quand elle a vu que c'était une Dino. Pas une Ferrari ! » ■



Deux superbes baquets avec appui-tête intégré vous accueillent dans un habitacle résolument typé sport.



Trois petits leviers, dans le pied milieu gauche, permettent l'ouverture du coffre à bagages, du compartiment moteur et de la trappe à essence.





La vision sur l'AR n'est assurée que par ce rétroviseur intérieur.

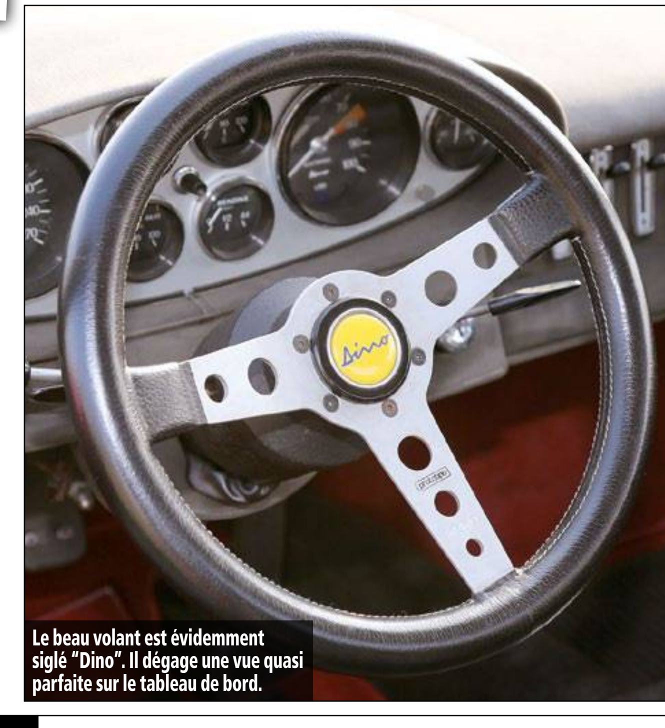


Le petit levier de vitesse se déplace avec rapidité et précision dans une grille très rapprochée.



L'instrumentation est forcément très riche et l'on notera que si le tachymètre est gradué jusqu'à 270 km/h, le compte-tours l'est jusqu'à 10.000 tours, avec une zone orange démarrant autour des 7.500 tr/mn.





Le beau volant est évidemment siglé “Dino”. Il dégage une vue quasi parfaite sur le tableau de bord.



On a beau faire le tour pour tenter de trouver un défaut à cette ligne, rien n'y fait. Epurée, douce, élégante, c'est l'une des plus belles autos de sa génération.

les courbes comme si elles n'existaient pas ou si peu. Tout juste perçoit-on de rares amorces de sous-virage, très vite corrigées en relâchant brièvement l'accélérateur tout en redressant délicatement les roues AV, bien aidé par une direction directe. Pour le reste, c'est d'une neutralité absolue, le montage en transversal et en position centrale du moteur apportant la meilleure des architectures à un châssis d'un dynamisme incroyable. Autre belle surprise, le couple, omniprésent et imposant, qui permet de repartir même en cinquième sans ressentir de trou à l'accélération. « La seule limite, souligne Rosvaldo, ce sont les carbus qui peuvent se désamorcer après une série de virages avec appels et contre-appels. Mais il suffit de calmer le jeu et ça repart... » J'ajouterai une autre barrière à la recherche absolue de la performance : le confort. Typique d'une voiture de sport. Les suspensions sont raides et sèches et le moteur disposé dans le dos fait très rapidement monter la température dans l'habitacle. « C'est pour cette raison que je ne l'utilise que de novembre à mai. L'été, ce serait un sauna ! » On vous dira aussi que le freinage n'est pas le point fort de la 246 GT. Il a recours à quatre disques ventilés, mais je dois vous avouer que sur la voiture de Rosvaldo, ils se sont conduits avec brio, sans jamais montrer de signe d'essoufflement. Et pourtant, nous n'avons pas amusé la galerie sur la route fermée que nous avons pu emprunter.

Au sortir de cette prise en mains musclée, je comprends encore moins pourquoi le Drake n'a pas souhaité inclure ce modèle V-6 dans sa propre gamme. Je sais qu'il ne jurait que par la mélopée du V-12, mais tout de même, ça reste étonnant, parce que nombreux sont ceux qui pensent que cette Dino a été la

Le V-6 a été imaginé par le propre fils d'Enzo Ferrari, Dino, trop tôt disparu

plus belle et la plus aboutie des Ferrari des années 70. En même temps, cette auto est sans doute le plus bel hommage qu'un père pouvait rendre à son fils, terrassé le 30 juin 1956 par une terrible maladie. Alfredo Ferrari, dit Dino, n'avait que 24 ans. Mais déjà la passion de l'automobile dans le sang, car à peine son diplôme en génie mécanique obtenu en Suisse, il avait commencé à travailler sur un original V-6 dont il ouvrait l'angle de 65°, au lieu de 60, afin de favoriser l'implantation de carburateurs au centre du V. Il désirait le tester en Formule 2, sur une petite cylindrée de 1,5 l, mais il n'aura pas le temps de le voir utilisé. C'est finalement Vittorio Jano qui en terminera le développement pour la monoplace Dino 156 F2 de 1957, décrochant sa première victoire avec Maurice Trintignant au volant. Il sera rapidement décliné en 1.983 cm^3 (Dino 206) et 2,4 l (Dino 246), voyant sa puissance grimper jusqu'à 300 ch pour les saisons 1959 et 1960 de Formule 1. En 1961, la 156 sera même la première Ferrari à moteur AR, mais c'est en 1964 que se produit un changement de réglementation qui, imposant pour la saison 1967 une production minimale de 500 moteurs afin de pouvoir concourir en F2, va pousser Maranello à passer un accord avec Fiat. Lequel va construire, dès novembre 1966, un spider dessiné par Pininfarina et plus tard un coupé Bertone, tous deux équipés du V-6 de 1.987 cm^3 dont la puissance a été ramenée à 160 ch. Voilà comment vont naître les Fiat Dino, première étape du rapprochement entre les deux constructeurs.

Mais alors, me direz-vous, pourquoi avoir ensuite créé une marque satellite, Dino ? Parce que le Drake songe alors à développer une voiture de série à moteur central AR et qu'il a besoin d'expérimenter cette solution technique [1]. Un peu comme Fiat s'est essayé à la traction-avant avec l'Autobianchi Primula. Son désormais associé n'étant pas intéressé, il n'a d'autre choix que de fonder une autre entité qui portera le nom de son fils, et accessoirement celui du V-6. C'est également un moyen de vendre un peu moins cher une Ferrari et d'attirer ainsi un autre type de clientèle, poursuivant

[1] La première Ferrari de série à moteur AR sera la 365 GT4 de 1973, plus connue sous le nom de Berlinetta Boxer (BB).

La mode était à la *coda tronca* dont on s'était aperçu qu'elle améliorait la circulation du flux d'air autour de la caisse. Elle est ici adoucie par un renfoncement prononcé et par l'excroissance qui a été rendue nécessaire pour le passage du filtre à air.

l'opération séduction entamée avec l'ASA 1000 GT et achevée sans gloire au moment même où est dévoilée la 206 GT (2 l, 6 cylindres) au Salon de Turin de 1967. Cela fait déjà plusieurs mois (23 pour être précis) que l'on voit ce prototype, signé Pininfarina, parader sur les stands à Paris ou à Francfort, et même à Turin l'année précédente. Mais il est ici dans sa version définitive, sensiblement retouchée au niveau de sa lunette AR concave, de sa hauteur (1,11 m) et des jantes désormais à six rayons au lieu de cinq... La carrosserie, entièrement en aluminium, est réalisée chez Scaglietti à Modène, le châssis est tubulaire, les suspensions à quatre roues indépendantes, le moteur installé en position centrale AR et, sans la moindre équivoque, il ne partage pas un seul boulon avec la Fiat Dino. C'est clairement une Ferrari. Enfin, pas tout à fait..., la brochure distribuée au Salon modulant ce jugement : « minuscule, rapide, sûre... c'est presque une Ferrari ». Elle en a d'ailleurs le prix, coûtant 4,95 millions de lires, contre 3,65 millions la Fiat Dino.

En avril 1969, après seulement 153 exemplaires, la 206 GT est remplacée par la 246 GT qui, comme son nom le suggère, récupère le 2.419 cm^3, l'augmentation de cylindrée se faisant aussi bien par l'alésage que par la course. Plus puissant (195 ch à 7.600 tours), mais également plus lourd car préférant la fonte à l'aluminium pour le bloc-cylindres. L'empattement est augmenté de six centimètres afin d'améliorer l'accessibilité mécanique, la carrosserie est entièrement en acier, à l'exception du capot AV, un déflecteur s'installe sur les portières, le dessin des entrées d'air est sensiblement modifié et l'orifice de remplissage d'essence est désormais protégé par une trappe qui s'ouvre de l'intérieur de l'habitacle. Comme les deux couvercles de coffre AR. L'auto que nous avons eu la chance de rencontrer fait partie de la troisième génération, la Serie E apparue en juillet 1971 et qui, comme la précédente, a gagné trois centimètres au niveau de la voie AR, des sièges baquets avec appui-tête intégré, des jantes fixées par cinq tocs au lieu de trois, mais se dote de pare-chocs laissant totalement libre l'entrée d'air AV et s'épaississant à l'AR.

La marque Dino aura finalement vécu très peu de temps, celle qui succédera à la 246 intégrant le giron Ferrari

Comme sa consœur, la 246 GTS avec toit Targa, elle cessera d'être produite en juillet 1974, supplantée par la 308 GT4 dessinée par Bertone, une 2+2 dotée du V-8 de 3 l de 255 ch accompagnée par la 208 GT4 (2 l, 170 ch), deux voitures qui n'auront pas le succès escompté mais intégreront le catalogue de Ferrari à partir de mai 1976. Un retour à la maison assumé. Quant au V-6, il a connu un destin pour le moins étonnant, se glissant avec volupté sous le capot de la Lancia Stratos. Avec le bonheur que l'on sait, et pour faire entrer un peu plus dans la légende le nom de Ferrari. Ce que n'a jamais cessé d'être une Dino... ■



Pas de coffre à bagages à l'AV, mais la roue de secours. Il fallait bien trouver un emplacement où la glisser.



Passeport technique Dino 246 GT (Série E)

MOTEUR
6 cylindres en V ouvert de 65°, disposé tranversalement en position centrale AR. Bloc en fonte, culasses en alliage léger. Vilebrequin sur quatre paliers. Distribution par deux arbres à cames en tête par rangée de cylindres commandés par chaîne ■ **Cylindrée :** 2.419,2 cm^3 ■ **Alésage x course :** 92,5 x 60 mm ■ **Puissance maxi :** 195 ch DIN à 7.600 tr/mn ■ **Couple maxi :** 19 mkg à 6.500 tr/mn ■ **Rapport volumétrique :** 9:1 ■ **Alimentation :** trois carburateurs double corps verticaux Weber 40 DCNF1-DCNF7 ■ **Allumage :** par batterie 12 V 60 Ah, bobine et distributeur ■ **Refroidissement :** par eau avec radiateur et ventilateur électrique.

TRANSMISSION
Roues AR motrices ■ **Embrayage :** monodisque à sec ■ **Boîte de vitesses :** 5 rapports synchronisés + MAR, levier au plancher ■ **Rapports de boîte :** 1re : 4,424 – 2e : 2,590 – 3e : 1,897 – 4e : 1,488 – 5e : 1,132 – MAR : 3,267 ■ **Rapport de pont :** 3,572 (différentiel autobloquant).

STRUCTURE
Coupé deux portes, deux places. Châssis tubulaire, carrosserie en tôle d'acier ■ **Suspensions AV/AR :** roues indépendantes par quadrilatères articulés, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs oléodynamiques, barre antidévers ■ **Freins :** disques AV/AR, commande hydraulique, double circuit, assistance par servofrein, correcteur ■ **Frein à main :** mécanique, agissant sur les roues AR ■ **Direction :** à crémaillère ■ **Diamètre de braquage :** 13,4 m entre murs ■ **Jantes :** en alliage léger, 6,5x14" ■ **Pneumatiques :** 205/70 VR 14 ■ **Dimensions (L x l x h) :** 4,235 x 1,700 x 1,135 m ■ **Empattement :** 2,340 m ■ **Voies AV/AR :** 1,425/1,430 m ■ **Garde au sol :** 0,120 m ■ **Poids à vide :** 1.080 kg.

PERFORMANCES
Vitesse maxi : 240 km/h ■ **0-1.000 m :** 26"8 ■ **Consommation :** 13 l.

PRODUCTION
Mars 1969 - juillet 1974 : 3.761 exemplaires répartis comme suit : 357 de la Série L, 506 de la Série M, 1.624 de la Série E (année-modèle 1972 et suivantes) et 1.274 GTS.

COTATION
S'il y a bien une voiture qui suscite un engouement proche de la folie, c'est cette Dino. En dix ans, sa cote a été multipliée par quatre et, actuellement, sa valeur grimpe de 38,5 % par an. Du délire. N'espérez donc pas en trouver une à moins de 220.000 euros lorsqu'elle est en bon état, la GTS valant même encore plus cher. Il faut gagner au Loto ! [Source *Ruoteclassiche*].





L'accessibilité, on s'en doute, n'est pas exceptionnelle. Pourtant, une fois le gros filtre à air déposé, on peut très facilement remplacer les bougies, ce qui n'est déjà pas si mal !



Les bagages, c'est à l'arrière qu'il faut les installer, derrière le moteur.



Un chauffage sur une voiture de sport ? Bien sûr, vous êtes tout de même dans une Ferrari, même si elle n'en porte pas le nom.

LIRE AUSSI

• **Asa 1000 GT :** La petite Ferrari [*Gazoline* 201].





REDECOUVERTE RENAULT 14 TL

Cette vue de trois-quarts est intéressante car elle accentue l'effet dynamisant de la "flèche" latérale. Vous remarquerez que les portes sont légèrement arquées pour épouser cette courbure.



Arrêtons de la prendre pour une POIRE !

Avec la 14, Renault a commis deux erreurs monumentales : mélanger les genres (une mécanique Peugeot, quelle hérésie !) et accepter une campagne promotionnelle catastrophique. Se comparer à une poire, on n'a jamais fait pire en matière de communication. 40 ans plus tard, c'est devenu une rareté sur nos routes et on continue à la bouder avec assiduité. Pas nous qui avons retrouvé l'un des premiers exemplaires et pu apprécier ses qualités. Opération réhabilitation.

Texte et photos **Hugues Chaussin**

Le 25 mai 1976, alors qu'elle est présentée en fanfare sur la place des Invalides, la Renault 14 dévoile son surprenant physique. Jamais on n'avait vu carrosserie aussi rondouillarde, sans la moindre aspérité, polie comme un galet. Au début de la décennie 90, on appellera cela le style "bio design". Inspiré par la nature, la vie et les éléments, ce courant n'aura guère fait école, son manque de peps l'ayant rapidement poussé au rencard. Les automobilistes préfèrent les "vraies bagnoles". Celles qui débordent de personnalité ou qui laissent croire qu'elles en ont.

Fière de son physique potelé, la R14 se veut rassurante, économique et consensuelle. C'est du moins le parti pris et le message que fait passer le constructeur qui travaille depuis déjà de nombreuses années sur ce nouveau modèle, censé combler le vide entre la fabuleuse Renault 5 et la future grande routière, la R20. La voiture du juste-milieu pour laquelle on crée une usine à Douai et qui inaugure la conception assistée par ordinateur (l'antique système UNISURF), la « 7 CV du bonheur », comme on le clame en ce printemps 1976. L'habitabilité, le hayon AR, la modularité et le style ont marqué des études longues puisque démarrées avant même celles de la R5. Avec elle, il fallait en quelque sorte faire table rase du passé, jusque dans son process de fabrication, puisqu'elle sera la première à être assemblée sur des lignes entières de robots. Pourtant, l'accueil qu'elle reçoit est glacial. Aussi bien de la part de la presse que des concessionnaires. En cause l'esthétique, mais également la tenue de route et le moteur, jugé trop faible pour une auto de cette catégorie et dont on a très vite compris qu'il était le même que celui de la 104 ZS, laquelle fournissait également le pédalier et l'essentiel de son train AV. « Regeot ou Peunault ? », ironise l'*Auto-Journal*. En tout cas, les agents de la marque au losange voient ce mariage d'un très mauvais œil et ils ne vont guère se précipiter pour en assurer la promotion. Du coup, pour sa première année pleine (1977), la R14 s'écoule péniblement à 190.567 exemplaires. A titre de comparaison, il s'est vendu 207.000 Simca Horizon et 260.000 Citroën GS sur la même période. Deux modèles diffusés par deux constructeurs qui rencontrent d'énormes problèmes. Sûre de son produit, Renault refuse d'écouter les argumentations qu'on lui oppose. Dans son esprit, c'est juste une question de communication. Le message n'est pas assez fort et il commande, courant 1977, une campagne de relance à Publicis. A charge pour l'agence d'inventer un slogan plus percutant. On ne saura jamais ce qui s'est alors passé. Une blague de potache qui aurait dégénéré (on ne fumait pas que la moquette dans les brainstorming à l'époque) ou, plus grave, une véritable réflexion qui leur fait penser que le fond du problème est le style de la voiture, trop novateur et qui évoque pour eux un fruit ? Ils auraient pu choisir un concentré de vitamines, comme l'orange ou le pamplemousse, mais non, ils prennent la poire dont ils n'auront de cesse de démontrer qu'elle a la même silhouette que la R14. Ils déclinent le concept autour d'aphorismes ravageurs : « Epluchons la poire », « Coupons la poire en deux », « Une

Pour relancer des ventes insatisfaisantes, Renault demande à Publicis une campagne choc ! Elle fera "flop"



En 1976, la mode est aux feux rectangulaires. Sur la R14, ils sont légèrement bombés alors qu'une fine baguette d'inox vient les rehausser. Remarquez l'intéressant pli de tôle à la pointe du capot et des ailes.


Les jantes sont à voile ajouré et elle reçoivent un petit enjoliveur central.


A une époque où la plupart des rétroviseurs sont encore de vieux miroirs chromés montés sur une tige rotulée, la R14 dépoussière le genre.



Après la R5 et les R15/17, la R14 adopte les boucliers synthétiques. Quant aux feux, ils se décomplexent en affichant avec vigueur leur taille imposante.


La R14 recèle quantité de détails plaisants, à l'image du bouchon de réservoir qui semble rappeler les roues à trois tocs.

La chasse au chrome a ses limites, comme en témoignent les poignées de portes en inox poli.

poire qui a la pêche », « Une poire c'est confortable »... Et ils ont l'outrecuidance d'affirmer que la Renault 14, c'est « une idée nouvelle de la voiture ». Le plus incroyable n'est pas tant que des créatifs aient pu imaginer campagne aussi dramatique en terme d'image, c'est que Renault l'ait validée... et payée.

Il faut cependant minimiser l'impact qu'a eu cette publicité contre-productive, car si elle n'a pas aidé la R14 à remonter la pente, ce n'est pas elle qui l'a enterrée. L'auto s'en est chargée d'elle-même, victime de soucis de finition, de tenue de route, de fiabilité et d'une sous-motorisation notoire. Les arrivées de la GTL et surtout de la TS à l'été 1978 vont d'ailleurs le prouver. La forme ne fait rien à l'affaire si, derrière, on peut offrir des chevaux et une dotation de choix tout en soignant

Identification



Plaque constructeur (numéro dans la série du type) et plaque "ovale" (numéro de fabrication) : rivetées sur le passage de roue AV droit.



Numéro de châssis : frappé sur la chapelle d'amortisseur AV droite.



Numéro de boîte de vitesses : plaque fixée sur le dessus du carter de boîte.

Référence peinture : marquée au pochoir sur la traverse supérieure de calandre, côté droit.

Numéro de moteur : plaque fixée sur le bloc-cylindres, à proximité du démarreur.

Exit les gouttières ! A la place, des baguettes qui recouvrent la jointure entre les tôles.

Lisse, sans aspérité, polie comme un galet : au premier coup d'œil, la ligne de la R14 semble banale. En y regardant à deux fois, elle est plus originale qu'il n'y paraît.



Les garnitures de portes se distinguent par leur motif typiquement seventies.



Le moelleux des sièges n'a d'égal que le confort de suspension.



Le tableau de bord ne fait pas dans l'esbroufe. Un compteur, un combiné d'indicateurs (charge batterie, niveau d'essence) et une dizaine de voyants colorés juste en face des yeux du conducteur.



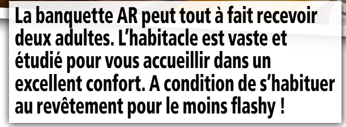
L'aérateur central, de belle dimension, assure une bonne ventilation de l'habitacle.







Totalement d'origine et jamais restauré (uniquement une peinture), cet exemplaire comporte toujours son autoradio d'époque.



La banquette AR peut tout à fait recevoir deux adultes. L'habitacle est vaste et étudié pour vous accueillir dans un excellent confort. A condition de s'habituer au revêtement pour le moins flashy !

les liaisons au sol, la barre antidévers AR apportant un plus bienvenu. Ça ne durera pas et, cinq ans plus tard, elle disparaîtra sans laisser d'autre trace que cette poire qui lui a été associée à peine quelques semaines, mais aura marqué l'histoire de la publicité à jamais. Le pire, c'est que depuis, on ne peut évoquer la R14 sans raillerie et sans entendre parler de ce fruit certes juteux et goûteux mais dont le nom a toujours inspiré les humoristes, être pris pour une bonne poire n'étant pas ce qu'on peut appeler un compliment.
Pour tout vous dire, lorsque j'ai dégotté ce véhicule, et sans jamais avoir essayé de R14 de ma vie, j'étais dubitatif quant à ses éventuelles qualités. J'étais pourtant convaincu que le bureau d'études qui avait planché sur la R12 (c'est le même designer qui en a signé la ligne, Robert Broyer) ne pouvait pas avoir conçu une aussi mauvaise voiture que le prétendait la vindicte populaire. J'étais certain de lui dénicher un ou deux talents cachés. Du coup, lorsque j'ai aperçu cet exemplaire d'août 1976 dans sa livrée orange andalou, avec ses boucliers en fibre synthétique grise inspirés par ceux de la R5, je l'ai d'abord examiné avec soin. La forme générale est curieuse, un peu trop ronde à mon goût, mais l'auto recèle quelque chose de familier. Vu d'arrière, je constate une ressemblance troublante avec des voitures plus récentes. Des modèles à succès. Ne trouvez-vous pas que la Peugeot 205 reprend les mêmes codes stylistiques ? C'est encore plus flagrant avec la 306. Une anecdote confirme mon sentiment : alors que Gérard Welter venait de figer le dessin de la 205, Roland Peugeot afficha quelques réserves au sujet de cette poupe rondelette. Craignant le « syndrome R14 », il ordonna qu'une modification soit effectuée afin de la dynamiser. Voilà pourquoi Welter dessina la fameuse "râpe" qui décore le hayon.
Je n'avais par ailleurs jamais relevé cette subtilité : la pointe des ailes et celle du capot esquissent un délicat pan coupé venant lécher les blocs optiques. Ce trait de crayon est sacrément inspiré. De profil, les ailes AV accueillent une nervure longitudinale qui prolonge visuellement le tracé des vitres latérales. On dirait une rapière, tendue fièrement au-dessus de la ligne de caisse. Le rétroviseur, avec sa coque aérodynamique, souligne l'avant-gardisme trop timide de la carrosserie. Vu de dessus, je note l'absence de gouttières, astuce qui assure une parfaite harmonie entre le pavillon et les panneaux de côtés. Pour en finir, je remarque que les vitrages ont été optimisés, à l'image d'une lunette AR qu'il aurait été difficile d'agrandir davantage.
Glissons-nous maintenant à l'intérieur. La planche de bord, moulée dans une seule et même pièce de plastique, enserre un combiné décoré d'une dizaine de voyants rectangulaires multicolores. La forme générale de chaque élément (boutons, aérateurs, cartouche, boîte à gants, tableau de bord) reprend un classique des années 70 : le rectangle aux coins arrondis. Un style présent également sur les contre-portes. Quant au revêtement des sièges, il fait presque mal aux yeux, improbable croisement entre délire psychédélique sous LSD et peau de bête. C'est typique des seventies avec, en prime, ces manivelles de lève-vitres ou poignées de portes mêlant plastique et... plastique. L'habitabilité a été particulièrement soignée et ce souci de gagner de la place par tous les moyens se retrouve dans le compartiment à bagages modulable

Ce dessin que l'on vilipendait avait finalement dix ans d'avance sur son temps

La R14 est saine en virages et se montre très docile. A l'occasion, elle permet même d'y aller franchement, à condition de conduire proprement. La faute à ce satané roulis !

auquel on accède via un hayon et qui permet d'offrir jusqu'à un mètre cube une fois la banquette rabattue, les ingénieurs ayant eu la bonne idée de rejeter la roue de secours à l'AV, un embouti pratiqué dans le capot moteur la maintenant en place sans qu'il ait été besoin d'y adjoindre une quelconque fixation. Génial !
Je l'ai évoqué un peu plus tôt, le 4 cylindres tout alu est le fameux "X" développé et construit par la Française de Mécanique et qu'on croisera sous plusieurs formes aussi bien sur des Citroën que des Peugeot ou des Renault. Il a fait ses débuts, en 1972, avec la Peugeot 104. Dans sa version XK, il s'est installé dans la 204. Ici, ce tout alu à arbre à cames en tête est incliné de 72° vers l'AR afin d'abaisser le centre de gravité et d'y glisser la roue de secours. Il est associé à une boîte Cléon fixée sous son ventre et avec laquelle il partage son huile. Sa sonorité est caractéristique, une espèce de sifflement qui me rappelle la 104 de ma mère. J'ai compris bien des années plus tard à quoi cela tenait. Il est produit par la "triplette", un trio de pignons qui assure la transmission entre le moteur et la boîte. J'ai clairement l'impression de rouler en marche AR tant ce bruit de "taille droite" est envahissant. Mais au bout d'un moment, on n'y prête même plus attention.
Ce moteur est docile et il s'accorde avec la philosophie de l'auto. Malgré sa faible cylindrée de 1.218 cm^3, sa souplesse est suffisante pour mouvoir sans peine la R14 dans toutes les situations. Par contre, la

Daniel Lémoble et sa Renault 14 TL 1976

"Une 76 orange et rien d'autre"



Daniel ne se considère pas comme un collectionneur. Il se définit plutôt comme un fondu des R14 de début de production, passionné par l'histoire et le design de ces autos. Mais pas que. « En 1976, j'avais quinze ans et je m'intéressais déjà aux voitures. Je l'ai immédiatement trouvée dérangeante, mais sa couleur caractéristique, un orange bien agréable, m'évoquait plusieurs objets du quotidien. Les poêles Tefal de ma mère, Casimir, les trains Corail, la carte orange qui faisait son apparition. Je m'en rappelle également parce qu'à l'époque, mon père, client chez Renault, recevait systématiquement le représentant du garage qui venait à la maison lorsqu'il envisageait de changer de véhicule. Il restait deux heures, nous montrant tous ses catalogues, R5 LS, Alpine, R15, R4 Safari. Il nous les laissait, et j'ai commencé à les collectionner. Une année, il s'est décidé pour la R12 et je me souviens très bien avoir insisté pour qu'il achète une TS et rien d'autre. A côté de cet aspect nostalgique, il y a mon goût marqué pour le design. Adulte, je me suis mis à aimer la R14 pour son côté avant-gardiste. J'ai cherché à rencontrer Robert Broyer, l'homme qui a dessiné la R12 et la R14. Il m'a raconté l'histoire incroyable de la R14, son style, le fait qu'elle n'ait pas été comprise. Puis, bien des années après, je me suis mis en tête d'en acquérir une. Je ne voulais pas autre chose qu'une 76 de couleur orange. Celle qui m'avait heurté du temps de mes quinze ans. Les versions suivantes, les restylées, même la TS, ne me plaisent pas. Je t'assure que si j'avais déniché la même en vert, en jaune ou en bleu, j'aurais passé mon chemin. Pour moi, une R14, c'est la voiture que tu as sous les yeux. Rien d'autre. » ■



Même si le seuil de chargement est trop haut, le coffre profite d'une bonne profondeur.



Lorsque vous décidez de rabattre la banquette AR, la tablette, qui lui est solidaire (elle est articulée en deux points), glisse doucement vers l'AV.



Depuis la R4, Renault ne voit plus que par la cinquième porte. Reconnaissons que c'est hyper pratique.



Le train AR par bras tirés et barres de torsion transversales reprend le principe adopté pour la première fois sur la R4. D'où des empattements gauche et droit qui diffèrent de quelques centimètres.

C'est sans doute cet arrière rondouillard qui a le plus desservi la R14. Pourtant, la 205 et la 306 ont copié ce principe et cela satisfait beaucoup plus notre œil.



Après avoir basculé l'assise, le dossier se positionne à l'horizontale puis la tablette AR vient recouvrir ce dernier. Elle assure le prolongement du plancher de coffre et permet de disposer des affaires sans endommager la banquette. Sur le côté droit, la dédicace faite au feutre a été réalisée par le styliste de la R14, Robert Broyer...

mollesse de sa suspension est déconcertante. Je donne un coup de volant en ligne droite, la voiture me gratifie d'un effet de balancier exagéré. Pourtant, je ne l'ai pas jetée comme un branque. Juste ce qu'il faut pour apprécier ses réactions.
Confortablement assis dans la "poire" (je sais, rouler en poire, c'est...), je pousse plus loin, jusqu'aux confins du Loiret. Le premier bourg traversé, les passants fixent l'auto. Ils me dévisagent, pointent leur index dans ma direction. Ce ne sont pas des signes accusateurs. Au contraire, je relève des gestes d'approbation. De la tendresse même. Au début, je mets cela sur le compte de la couleur flashy. Puis, alors que je dois stopper ma course pour faire le plein, c'est l'attroupement à la pompe. Celle qui faisait autrefois l'objet de tous les quolibets suscite maintenant une incroyable sympathie. Mais n'allez pas penser pour autant que tout est oublié, car aux yeux des curieux avec lesquels j'ai discuté, elle demeure encore et toujours cette fameuse "poire". Celle qui « n'a pas marché ». Rien n'y fera.

Le plus étonnant, c'est la mollesse de la suspension et le roulis que prend l'auto

Entre Bransles et Jouy, les zigzags ne manquent pas. Le cadre idéal pour mettre la R14 à l'épreuve. Il ne me faut que trois ou quatre courbes pour être fixé : en vraie sous-vireuse, la voiture marque un penchant naturel à refuser la corde. Comme si elle avait peur du virage. Et il est déconseillé de trop braquer les roues et d'accélérer en même temps, ce qui ne ferait qu'aggraver le phénomène. Tout au contraire, il est préférable de conduire proprement, en inscrivant l'auto sans geste brusque pour contenir les mouvements de caisse. A ce prix, elle se montre saine et dévoile de bonnes qualités routières. Elle est alors docile et prévenante, ses commandes sont douces, son freinage excellent et son ergonomie totalement étudiée. En bonne Renault, son confort ne déçoit pas. La suspension est moelleuse et les sièges finissent le travail avec délicatesse. On pourrait conduire des heures sans fatiguer.
Mais alors, que peut-on reprocher à cette auto ? En fait, pas grand-chose. Demandez à ceux qui ont roulé dedans il y a 30 ou 40 ans. La plupart conservent le souvenir d'une voiture moderne, pratique, habitable et sobre. D'une manière générale, ceux qui l'ont trouvée nulle se sont bien gardés d'en prendre le volant. N'en déplaise à mon voisin qui fait partie de ces détracteurs, la "poire", c'était une sacrée bonne bagnole. Il serait temps que cela se sache. ■

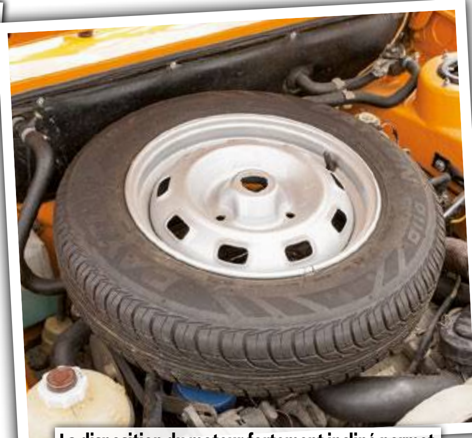
Nous remercions Daniel Lémoble, récent propriétaire de cette R14 des origines, pour son enthousiasme et sa totale confiance. Sans oublier Xavier Lhalbido qui nous a mis sur sa piste.

***LIRE* AUSSI**

• Renault 14 [1976-1983] : Ils l'ont prise pour une poire ! [*Gazoline* 131].

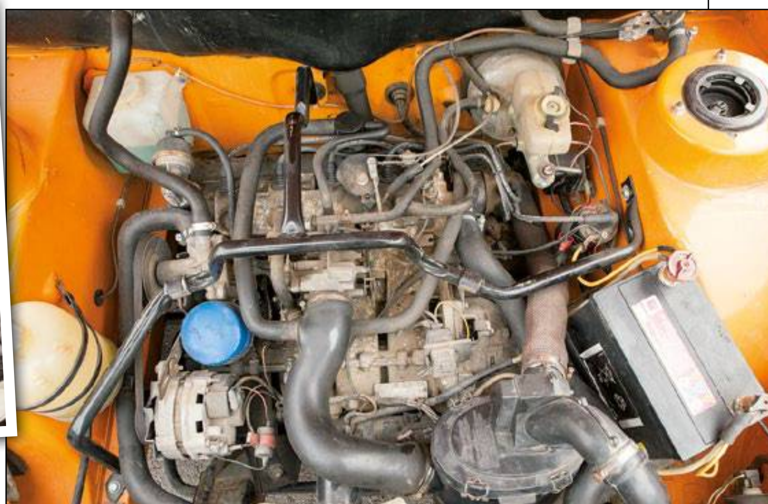


Ils l'ont prise pour une poire ! Renault 14





La disposition du moteur fortement incliné permet de loger la roue de secours sous le capot AV. Et de libérer ainsi de la place dans le coffre à bagages.



Passeport technique Renault 14 TL

MOTEUR

Type 129 A7. 4 cylindres en ligne implanté transversalement à l'AV et incliné de 72° vers l'AR. Bloc et culasse en alliage d'aluminium, chemises rapportées en fonte. Chambres de combustion hémisphériques. Distribution par un arbre à cames en tête commandé par chaînes. Vilebrequin reposant sur cinq paliers ■ **Cylindrée :** 1.218 cm^3 ■ **Alésage x course :** 75 x 69 mm ■ **Puissance maxi :** 57 ch DIN à 6.000 tr/mn ■ **Couple maxi :** 9,4 mkg DIN à 3.000 tr/mn ■ **Rapport volumétrique :** 9,3:1 ■ **Alimentation :** un carburateur simple corps horizontal Solex 32 SHA ■ **Allumage :** par batterie 12 V 36 Ah, bobine et distributeur en bout d'arbre à cames, bougies Champion BN9Y ou AC 42 LTS ■ **Refroidissement :** par eau avec circuit scellé et ventilateur électrique.

TRANSMISSION

Traction-avant ■ **Embrayage :** monodisque à sec (diaphragme), commande par câble ■ **Boîte de vitesses :** 4 rapports synchronisés + MAR. Levier au plancher ■ **Rapports de boîte :** 1re : 3,882 – 2e : 2,295 – 3e : 1,501 – 4e : 1,042 – MAR : 3,567 ■ **Rapport de pont :** 3,867 (15 x 58).

STRUCTURE

Bicorps quatre portes, cinq places. Caisse autoporteuse en tôle d'acier soudée ■ **Suspensions AV :** roues indépendantes par jambes de force type McPherson, barre antiroulis, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques ■ **Suspensions AR :** roues indépendantes par bras tirés, barres de torsion transversales, amortisseurs hydrauliques ■ **Freins :** disques AV/tambours AR. Commande hydraulique à double circuit, assistance par Mastervac ■ **Frein à main :** mécanique, sur les roues AR ■ **Direction :** à crémaillère ■ **Rayon de braquage :** 5,30 m ■ **Jantes :** 4,5 B 13 à voile en tôle ajouré ■ **Pneus :** 145 SR 13 tubeless ■ **Dimensions (L x l x h) :** 4,025 x 1,624 x 1,405 m ■ **Empattements :** 2,530 (G)/ 2,498 m (D) ■ **Voies AV/AR :** 1,352/1,372 m ■ **Poids :** 865 kg ■ **Volume coffre :** 0,33 à 0,95 m^3.

PERFORMANCES

Vitesse maxi : 143 km/h.

PRODUCTION

Mai 1976 - juin 1983 : 999.193 exemplaires ■ **Prix en 1976 :** 25.390 F ■ **Teintes de carrosserie (1976/1977) :** blanc 319, jaune tournesol 308, orange andalou 318, daim 111, rouge 705, vert jardin 907, bleu royal 421, bleu foncé 460, cuivre métal verni 700, vert métal verni 920, bleu métal verni 412, gris métal verni 616, gris Elysée métal verni 674 ■ **Sellerie :** drap tirets (orange, gris ou bleu), simili grain veau (châtaigne, bleu ou noir) ■ **Options :** sièges simili (360 F), peinture métallisée vernie (480 F), toit ouvrant (1.000 F), vitres teintées + pare-brise feuilleté (720 F).

COTATION

On ne peut pas dire que la "quatorze" affole la cote. Et pourtant, elle est aussi rare qu'une année sans nouvel impôt ou nouvelle taxe. Les très exceptionnelles transactions se font donc entre amateurs purs, ce qui explique des prix amicaux, entre 1.500 et 2.500 euros. Parfois plus si l'exemplaire est aussi beau que celui de Daniel.

ALFA ROMEO **ALFA 90 2.0 i.e. SW MARAZZI**



Ne cherchez pas un autre break sur base Alfa 90. Il n'en existe qu'un seul, réalisé par le carrossier Marazzi pour le magazine italien *AutoCapital*.

QUE VIENT FAIRE L'ECOSSAI



Persuadé que l'Italie est capable de produire un break pouvant concurrencer la Volvo 245, le directeur du journal AutoCapital commande au carrossier Marazzi un station-wagon sur la base de l'Alfa 90. Il restera à l'état de prototype unique, les constructeurs transalpins ayant à leur tour réagi. Cette étude avait pourtant de sacrés atouts, à un détail près : son garnissage intérieur qui a dû faire fuir plus d'un amateur ! Visite guidée.

Texte **Marco Visani** - Photos **IsolaPress**

S DANS UN BREAK ?

ALFA ROMEO **ALFA 90 2.0 i.e. SW MARAZZI**

Les breaks Alfa Romeo ne sont entrés dans la culture milanaise que très récemment. D'abord parce que, longtemps, les Italiens ont tourné le dos à ce type de carrosserie. Ensuite parce qu'il y avait une sorte de barrière invisible interdisant au constructeur de sortir de sa vocation première : offrir des autos à caractère sportif. Un break "cuore sportivo" ? Inimaginable. Ou presque, parce que des indépendants se sont chargés de montrer que c'était possible. Boneschi, Colli ou Giorgetti ont ainsi décliné des Giulietta et Giulia, mais à moins d'une centaine d'exemplaires et pour satisfaire des demandes exotiques. Avec l'Alfasud, Alfa s'est cependant fendu d'une Giardinetta, mais sans grand succès malgré son imposant volume de charge et des performances de choix.

Tout change avec l'arrivée de la Volvo 245 qui, à la surprise générale, se vend formidablement bien en Italie. Dans les états-majors turinois et milanais, on s'interroge. Est-ce un simple effet de mode ou une évolution appelée à durer ? Fiat, avec sa 131 Panorama, est le seul à proposer une alternative nationale à la suédoise. Mais elle n'en a ni les qualités, ni la robustesse et encore moins la fiabilité. Comme souvent en pareil cas, d'hésitations en atermoiements, il ne se passe rien ou presque. Ce qui a le don d'irriter Luca Grandori, le directeur de la revue *AutoCapital* lancée en 1981 [1], la première à parler de modernes sans flagornerie et des voitures anciennes de ce côté-ci des Alpes. Elle appartient au groupe qui édite le plus grand quotidien du pays, le *Corriere della Sera*, et il dispose de moyens importants pour faire passer ses idées.

En 1983, il sollicite donc Zagato pour qu'il réalise le prototype d'un station-wagon, non pas sur une base Fiat, mais sur celle d'une Alfetta Quadrifoglio d'Oro. Une sorte de grand écart tendant à démontrer que l'on peut vouloir rouler dans une familiale sans rien sacrifier du plaisir de conduire vite, comme tout Italien le réclame. Ce break, qui conserve la partie antérieure jusqu'à la hauteur des portes AR, est exposé au Salon de Genève de mars 1984. Il se caractérise par sa troisième vitre latérale dont la partie basse est surélevée par rapport aux deux autres et par son pavillon entouré d'une bande chromée et doté de barres longitudinales pouvant assurer le transport de charges. La banquette AR est basculante et les ressorts hélicoïdaux sont renforcés. Un style qui est assez proche d'un autre prototype de break également présenté en Suisse mais par Pininfarina, cette fois sur la base d'une Alfa 33 allongée de 12 cm, équipé d'une transmission à quatre roues motrices et qui sera commercialisé dès le mois de juin.

Un premier prototype est réalisé par Zagato, mais sur la base de l'Alfetta

Las, l'idée de Grandori ne fait pas long feu parce qu'à l'automne, l'Alfetta est remplacée par l'Alfa 90 qui reprend son architecture technique, y compris dans le positionnement de la boîte de vitesses accolée au pont AR. C'est en fait un restylage confié à Bertone et qui ne concerne que des points de détail, au bénéfice d'une plus grande habitabilité (29 cm de plus en longueur, 3,4 en largeur, 2,5 en hauteur, 9 cm en empattement). C'est un coup dur pour le journal qui, en présentant le break Zagato, l'accompagnait d'un coupon de réservation déjà renvoyé par une centaine de lecteurs. Ce le sera également pour le constructeur, car ce modèle ambitieux (le chiffre 90 suggérait qu'elle vivrait jusque dans les années 90) ne va être produit qu'à 58.006 exemplaires [2]. Neuf fois moins que l'Alfetta. Et durant trois ans seulement. D'abord parce que le public n'a pas été dupe du tour de passe-passe réalisé par Milan, ensuite parce que la Lancia Thema, bien plus moderne, est arrivée entre-temps, et enfin car les premiers exemplaires ont souffert

[1] *AutoCapital* existe toujours, mais son fondateur, Luca Grandori, est décédé en 2012 à l'âge de 65 ans.
[2] D'après Stefano D'Amico et Maurizio Tabucchi, *Alfa Romeo le vetture di produzione*, Giorgio Nada Editore, 2007, ISBN 978-88-7911-408-0. Selon *Tutte le Alfa*, Editoriale Domus, le total serait légèrement inférieur et s'élèverait à 56.428 exemplaires.



De face, rien ne distingue le break de la berline. On y retrouve même son étonnant spoiler autoréglable en fonction de la vitesse qui, associé à des amortisseurs à gaz, réduit progressivement la distance qui le sépare du sol à mesure que la vitesse augmente, disparaissant quasi intégralement à basse vitesse.



Le profil permet de mesurer le travail réalisé par Marazzi qui a redessiné la vitre de porte AR, prolongé le pavillon et conservé l'inclinaison de la vitre AR pour le hayon.

Les barres de toit sont un accessoire proposé par Momo.

Le carrossier Marazzi a été très discret, se contentant de signer son nom sur les montants de vitre AR.

Il faut avoir l'œil pour le remarquer, mais la trappe à essence a été remontée pour qu'elle s'aligne parfaitement avec les poignées de portes.

Les très belles jantes Momo en alliage sont une option.

Ces blocs optiques ont été empruntés à la Fiat Uno.

De l'écossais sur les contre-portes ! C'est d'un goût plus que douteux...

Stefano Salvetti et son Alfa Romeo Alfa 90 2.0 i.e. SW Marazzi 1985

"La plus importante collection d'Alfa au monde"



L'Alfa Blue Team de la famille Salvetti, commencée par Gippo et poursuivie par son fils Stefano, est probablement la collection privée d'Alfa Romeo la plus riche du monde. Elle compte… 140 véhicules, le double de ceux qui sont regroupés dans le musée de la marque, à Arese ! On y dénombre des perles rares, à l'image des breaks sur base Giulietta que vous avez pu admirer dans le *Gazoline* 192 et de cette Marazzi. « Luca Grandori, le directeur d'*AutoCapital* qui l'a conçue, l'a utilisée comme voiture personnelle de 1985 à 1994, parcourant près de 133.000 km avec sa famille et son chien. J'ai voulu la laisser dans l'état où je l'ai trouvée, comme un témoignage d'une expérience unique. C'est ce qui explique les petites rayures au coin des pare-chocs et quelques imperfections. »

Cette transformation, réalisée par la carrosserie Marazzi dans le courant de l'année 1985, a été faite sur la base de l'un des 90 premiers exemplaires d'Alfa 90. Elle porte le numéro de châssis 1.030 et a été mise en circulation le 18 septembre 1984, soit un mois avant la présentation officielle de la berline au Salon de Turin. L'activité de la famille Salvetti ne se limite pas à retrouver des pièces extraordinaires. Depuis quelques années, elle a créé sa propre maison d'édition, la Fucina, qui publie des ouvrages sur la marque – mais pas seulement – et elle organise, à la périphérie de Milan, là où sont regroupées ses voitures, une rencontre entre passionnés. Parmi ceux qui viennent régulièrement, il y a Walter de Silva, le designer des 156 et 147 qui, après être passé chez Volkswagen, est revenu à ses premières amours… ■





L'instrumentation dessinée par Bertone ne faisait pas dans la fantaisie. Des cadrans carrés sur fond noir…

Sacrés appuis ! Bon sang ne saurait mentir. On a beau être un break, on n'en reste pas moins une Alfa Romeo, et on passe vite en courbe…


La planche de bord est très exactement celle de la berline 90, revêtement bleu mis à part.




La commande des vitres électriques est repoussée sur le pavillon.





L'irruption de la modernité, avec la centrale de diagnostic "Alfa Romeo Control" qui signale une anomalie de fonctionnement en allumant un voyant d'alerte sur la planche de bord.


Sous la boîte à gants, l'espace était prévu pour ranger une mallette en ABS.


Le mariage de l'écossais et du bleu pétard a de quoi surprendre...

de graves problèmes de fiabilité sur la direction assistée qui était proposée en option.
Grandori réagit avec rapidité. Il décide de faire construire un deuxième station-wagon sur cette nouvelle base. Un choix qui peut s'avérer judicieux, car elle bénéficierait du V-6 2,5 l qui était jusque-là réservé aux Alfa 6 et à l'Alfetta GTV. Le style est délégué à une officine plus connue pour le blindage de berlines haut de gamme que pour ses automobiles, la Carrozzeria Marazzi [3]. C'est son designer maison, Mario Mauri, qui s'y colle, s'inspirant assez nettement des Volvo 245 et Audi 100, tout en reprenant la partie AV de l'Alfa 90, son habitacle jusqu'au pied milieu et ses flancs creusés. Le pavillon reçoit des barres longitudinales récupérées du prototype de Zagato et qui avaient été fournies par... Momo, tout comme les jantes en alliage. Mauri utilise également les blocs optiques AR que Zagato avait empruntés à une... Fiat Uno, l'auto alors la plus vendue en Italie. Des renforts de pavillon

Si l'esthétique intérieure avait été au diapason de l'extérieur, ça l'aurait fait !

(apparents) et entre les deux passages de roue assurent la rigidité d'un arrière qui a perdu le raidisseur en "X" soudé habituellement sous la lunette AR de la berline. La trappe de réservoir a été abaissée pour s'aligner avec les poignées de portes et il y a quelques détails qui ne manquent pas d'intérêt. A l'image de la toile qui masque le compartiment AR : elle s'escamote sur le côté droit. Ce qui est bien plus pratique que l'enroulement derrière la banquette qui impose souvent d'enlever l'enrouleur lui-même qu'on ne sait plus où mettre lorsqu'on souhaite transporter des objets encombrants.
Côté mécanique, le break reçoit finalement le 4 cylindres en ligne 2 l injection à double arbre à cames en tête. Ses 128 ch ont été préférés aux 156 développés par le V-6 de 2,5 l, plus coupleux mais également plus gourmand en terme de consommation. Mais, une fois encore, Grandori va déchanter. Son projet avorte. D'abord parce que l'Alfa 33 a profité de sa traction-avant pour se décliner bien plus facilement en un élégant break et que la Lancia Thema a pris le même chemin, faisant appel à un Pininfarina inspiré. Ensuite parce qu'il faut se rendre à l'évidence, le temps de la propulsion est révolu. Et ce n'est pas l'échec de la 75 Station-Wagon conçue par Rayton-Fissore et produite à seulement sept exemplaires qui pourra faire changer d'avis le constructeur. Si break il doit y avoir, il sera à traction-avant ou il ne sera pas. Ça aura au moins eu le mérite de clarifier le débat. Vous l'aurez compris, ce modèle est unique en son genre. Et pas seulement par son esthétique extérieure. Marazzi n'a pas forcément fait les bons choix pour l'habitacle : sièges en cuir bleu avec appuis-tête revêtus d'un écossais rouge et vert à l'AV, tissu que l'on retrouve pour le dos des dossiers AV, pour le dossier de la banquette AR et sur les contre-portes. Amis du mauvais goût, bonjour ! A côté, le pavillon recouvert d'alpaga et les tapis de sol gris finissent par paraître tristes... Si cet amalgame est à vomir, n'ayons pas peur des mots, le reste est heureusement plus séduisant, bien que le volant Momo Gritti fasse un peu tache dans ce type de carrosserie. On est d'abord formidablement bien assis, la colonne de direction est réglable en hauteur et en profondeur, le pédalier parfaitement aligné et le levier

[3] Son fondateur, Mario Marazzi, vient cependant de la maison Touring et quelques voitures seront assemblées dans ses ateliers : Lamborghini 400 GT 2+2, Islero et Jarama, et il travaillera ensuite pour Fiat et Alfa Romeo, sa dernière réalisation en date étant l'Alfa Romeo 8C Competizione Spider de 2008...



La partie AR ne peut masquer son inspiration cherchée du côté de la suédoise Volvo 245 avec son hayon très peu incliné et ses feux débordants.

de vitesse tombe idéalement en main. L'instrumentation est celle de la berline, compte-tours compris, mais j'apprécie moyennement l'entourage avec son bleu reprenant l'habillage des sièges. A droite, je note que l'espace prévu pour le boîtier rigide "24 heures" signé Bertone est vide. Où donc est cet attaché-case en ABS qui s'y intègre au millimètre près ?
Il fait chaud cet après-midi là. Pas question pour autant de mettre en route la clim', une option que possède notre Alfa 90. Je préfère la jouer écolo et ouvrir les fenêtres. Mais où diable se cachent les boutons qui actionnent les glaces électriques ? Au plafond ! Et c'est à tâtons que l'on cherche le bon. Pas très ergonomique, d'autant qu'ils voisinent avec les commandes des plafonniers. Une idée quelque peu saugrenue empruntée à la Lamborghini Miura et qui peine à se justifier ici, mais qui a la vie dure, la DS 5 copiant ce principe. Et le levier de frein à main ? Il entoure, comme sur l'Alfa 75, l'accoudoir central. Décidément perturbé, je pédale dans la semoule pour dénicher le levier censé diriger l'inclinaison du dossier. Pas de chance, il n'y en a pas. A la place, des boutons à côté de l'allume-cigare, sous le compartiment dédié à la radio. Le réglage est électrique, mais on a connu plus pratique.
Voilà pour les surprises. La suite est plus classique. Le 4 cylindres est ici alimenté par une injection Bosch. Il y gagne en rondeur, surtout à bas régimes. La boîte de vitesses, malgré son implantation à l'AR, s'avère plus rapide à piloter que dans l'Alfetta. Il faut dire que la transmission a fait des progrès, la nouvelle liaison apportant plus de précision et de douceur, bien aidée par de nouveaux synchros, plus performants. Sans être aussi précis que sur une Giulia, le passage des rapports se fait avec efficacité. C'est déjà ça. La direction est légère, et bien qu'elle ne soit pas assistée sur notre break, les manœuvres ne demandent pas d'efforts particuliers. Par contre, les suspensions auraient mérité plus d'attention. Les ressorts hélicoïdaux à l'AR et le poids supplémentaire induisent des réactions assez désagréables, avec une prise de roulis inattendue. Seule solution : enrouler les virages rapidement, en jouant du volant, du frein et de l'accélérateur. En fait, il faut agir comme avec une traction-avant. Coup de frein à l'entrée de la courbe pour écraser l'avant et opérer un transfert de masse, un coup de volant pour placer l'auto, accompagnement à la pédale pour accélérer tout en maintenant la voiture sur sa trajectoire et réaligner l'arrière. C'est plutôt jouissif, mais j'imagine que si le coffre est plein, il en va tout autrement. Stefano, son propriétaire, me le confirme. « Plus tu mets du poids, plus elle est neutre. » Ce qui est assez logique concernant un break qui a manifestement réussi la quadrature du cercle : conserver le tempérament fougueux propre aux Alfa tout en polissant son caractère. C'est même plutôt étrange comme sensation. Une propulsion qui se comporte comme une traction-avant ! Ça valait vraiment le coup d'essayer cette création originale. Pour un peu, elle me réconcilierait avec la gamme Alfa 90 qui n'a pourtant jamais éveillé le moindre intérêt en moi... ■

Sur route, le surpoids de l'AR et les ressorts hélicoïdaux transforment le comportement



Passeport technique Alfa Romeo Alfa 90 2.0 i.e. SW Marazzi

MOTEUR

Type Alfa Romeo 01713. 4 cylindres en ligne, disposé longitudinalement à l'AV. Bloc et culasse en alliage léger, chemises en fonte. Vilebrequin sur cinq paliers. Distribution par deux arbres à cames en tête commandés par chaîne ■ **Cylindrée :** 1.962 cm³ ■ **Alésage x course :** 84 x 88,5 mm ■ **Puissance maxi :** 128 ch DIN (94 kW) à 5.400 tr/mn ■ **Couple maxi :** 17,9 mkg (176 Nm) à 4.000 tr/mn ■ **Taux de compression :** 10:1 ■ **Alimentation :** injection électronique multipoint Bosch Motronic ■ **Allumage :** électronique, avec batterie 12 V 60 Ah ■ **Refroidissement :** par eau avec radiateur et circuit scellé, ventilateur électrique.

TRANSMISSION

Roues AR motrices ■ **Embrayage :** monodisque à sec à commande hydraulique ■ **Boîte de vitesses :** 5 rapports synchronisés + MAR, commande au plancher ■ **Rapports de boîte :** 1re : 3,500 – 2e : 1,956 – 3e : 1,258 – 4e : 0,946 – 5e : 0,780 – MAR : 3,000:1 ■ **Rapport de pont :** 3,818:1 (couple conique hypoïde : 11 x 42).

STRUCTURE

Break cinq portes, cinq places. Caisse monocoque autoporteuse, carrosserie en tôle d'acier ■ **Suspensions AV :** roues indépendantes avec triangles superposés, barres de torsion longitudinales, amortisseurs hydrauliques, barre antidévers ■ **Suspension AR :** essieu rigide à pont De Dion, parallélogramme de Watt, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs hydrauliques désaxés, barre antidévers ■ **Freins :** disques AV/AR (en sortie de différentiel), commande hydraulique, double circuit, assistance par servofrein ■ **Direction :** à crémaillère ■ **Diamètre de braquage :** 10,1 m entre murs ■ **Jantes :** en acier, 14" ■ **Pneumatiques :** 185/70 HR 14 ■ **Empattement :** 2,510 m ■ **Voies AV/AR :** 1,366/1,358 m.

PERFORMANCES

Vitesse maxi : 190 km/h ■ **Consommation :** 5,8 l (90 km/h) – 7,9 l (120 km/h) – 9,8 l (cycle urbain).

PRODUCTION

1985 : 1 exemplaire.

COTATION

Difficile d'établir une cote pour un exemplaire unique. Une berline se négociant autour des 3.000 euros, on peut imaginer que ce break d'exception vaut bien plus. A condition de trouver amateur.







Pour un peu, on se croirait devant un coffre de Volvo 245 ! Admirez la modularité avec cette étonnante toile qui s'escamote côté droit.



LIRE AUSSI

• Alfa Romeo Giulietta Weekendina Boneschi vs Alfa Romeo Giulietta Promiscua Colli : Deux breaks et deux flops [*Gazoline* 192].

• Alfa Romeo Giulia 1600 Super Speciale Giorgetti : Mais que fait la police ? [*Gazoline* 137].

• Alfa Romeo Alfasud Giardinetta : Faisons un break [*Gazoline* 198].





Pour supporter les charges et améliorer la rigidité, il a fallu renforcer le pavillon.



Les commandes de réglage des sièges se trouvent à côté de l'allume-cigare.



Cette version bénéficie du 4 cylindres 2 l à injection Bosch et allumage électronique.

TROIS PETITS ET PUIS S'EN





TOURS VA !

Destinée à remplacer la Bagheera, mais aussi et surtout à contrer les GT venues d'Allemagne ou d'Italie, la Murena a traversé le paysage automobile français à la vitesse d'un météore. La faute à un partenaire (Peugeot) qui l'a bridée dans ses ambitions et lui a refusé la mécanique qu'elle aurait méritée. Dommage, le bolide dessiné par Antoine Volanis et l'équipe de Philippe Guédon avait des atouts de premier plan à faire valoir. La preuve…

Texte et photos **Hugues Chaussin**

Phares relevés, la Matra révèle un statut de GT qu'elle assume timidement. Comme un clin d'œil à l'inaccessible Porsche 924.

Avec la belle Murena, la société de Romorantin ne le sait pas encore, mais elle s'apprête à refermer sa glorieuse épopée de constructeur de voitures de sport. Une histoire menée à cent à l'heure qui s'est écrite dès le milieu des années 60, sur circuit comme sur route. A peine Jean-Luc Lagardère a-t-il fondé la société des Automobiles Matra que Jean-Pierre Beltoise lui offre sa première victoire aux commandes de la MS1, monoplace inscrite en F3 1.000 cm^3. Dans la foulée, il met la main sur les berlinettes René Bonnet à moteur central, transformées d'un claquement de doigt en Matra Djet. L'ascension est fulgurante avec un engagement conjoint en endurance et en Formule 1 qui se concrétise dès 1969 par un premier titre mondial avec Jackie Stewart. En F1, s'il vous plaît.

Boostée par cette image bétonnée, la marque s'associe à Simca devenue Chrysler en 1970 pour diffuser la 530 à moteur V-4 Ford, puis la Bagheera, originale berlinette à carrosserie synthétique disposant de trois places frontales qui souffre de n'avoir pas pu se doter d'un moteur digne de ce nom, même si le 1.294 cm^3 de la Simca 1100 a reçu une cure de vitamines en se faisant gaver par deux carbus verticaux Weber double corps. Une sportive qui manque de souffle, vous admettrez que c'est contrariant.

Plus ennuyeux pour une voiture en plastique, elle rouille ! Et copieusement, la carcasse porteuse en acier qui se dissimule sous la peau de polyester étant composée de corps creux retenant l'humidité et favorisant la corrosion. Or, ces châssis ne sont pas traités (seuls les 400 derniers le seront) et le coût des réparations s'avère prohibitif. Malgré tout, les carnets de commandes ne désemplissent pas et le modèle sera construit à 48.000 exemplaires jusqu'en 1980. L'aura incroyable qui profite à la jeune marque suffit presque à expliquer ce succès.

Dans les bureaux comme au fond des ateliers, on est cependant conscient des tares rédhibitoires de ce coupé et on se met à la table à dessin dès 1976 pour préparer sa succession. Cette fois-ci, pas question de prêter le flanc aux critiques. Le projet M551/M552 devra gommer tous les défauts de la Bagh' sans pour autant renier ses qualités. A commencer par son excellente architecture reprise sur le nouveau modèle, mais avec cette fois une structure galvanisée à chaud qui permettra d'offrir une garantie anticorrosion de six ans. Les douze pièces de carrosserie en matière composite sont toutes rivées sur cet élément afin de faciliter les réparations. Côté mécanique, celle qui va se baptiser Murena doit se montrer ambitieuse. Sans aller jusqu'à embarquer un V-8, politiquement incorrect après le traumatisme du choc pétrolier de 1973, l'équipe de Philippe Guédon milite pour l'utilisation du 2 l étudié en commun par Renault et PSA (ce dernier a racheté Chrysler à l'été 1978, récupérant 45 % des parts de Matra Automobile dans la corbeille de mariage). Un 4 cylindres tout alu fabriqué par la société Française de Mécanique et qui motorise déjà la Renault 20 TS, les Peugeot 505 Ti et la CX. Compact, léger et accouplé à la boîte ZF de la CX 2000 et de la Lancia Beta, il aurait permis, sans trop de frais, d'obtenir d'excellentes performances. Las, Renault y met tardivement son veto de peur que le coupé Matra ne fasse de l'ombre à la future Fuego. Il faut dans l'urgence exhumer le bon vieux bloc fonte de la Chrysler 180 qui a été réalésé pour atteindre une cylindrée de 2,2 l (il équipera également la Talbot Tagora). S'il est plus lourd, il a au moins le mérite de rentrer, en transversal et en position centrale AR, mais au prix d'une culasse redessinée, d'un carter inférieur spécifique et

Le bureau d'études est ambitieux, mais Peugeot bride ses velléités en matière de motorisation





La version 2,2 l est dotée en série de ces jantes alu en turbine de 14".

De profil, la Murena ne peut pas dissimuler sa raison d'être. Tour à tour élégante et conquérante, c'est une belle bête qui doit sa ligne au styliste Antoine Volanis, l'auteur de l'Espace.



Au début des années 80, les phares rétractables pneumatiques étaient l'apanage des petites GT sportives comme les Porsche 924 et Mazda RX7. De ce point de vue, la Murena était "in".



Fichés à même le spoiler sous une élégante bulle transparente, feux de position, clignotant et projecteur de pointe procurent un regard expressif à la Murena.



Vous cherchez le bouchon d'essence ? Il est caché derrière la grille de custode afin de ne pas perturber le profil de la carrosserie.



Les stickers d'identification sont réalisés dans un matériau épais compliqué à reproduire.



Les poignées de portes proviennent de la 505. Seule différence : les palettes sont peintes couleur carrosserie.

Les Murena équipées du toit ouvrant souple sont rarissimes. Il y en aurait eu une soixantaine.

Identification

VF8 53C 432 SERIE D

E	10 R-80040	18 R-72015
	11 R-80500	21 R-80002
	12 R-80508	25 R-58
	13 R.04-80517	26 R-80005
	14 R-80505	28 R-80511
	15 R.03-80564	39 R-80014
	17 R-80501	
CEE	70/311-80018	77/212-81515
	70/221-80004	78/507-81527
	71/127-80004	70/222-80006
	77/541-80509	77/389-80500
	76/756-80006	

MATRA AUTOMOBILE

VF853C432DX701599

	1310 kg
	2160 kg
1	560 kg
2	900 kg

Plaque constructeur : rivée sur la joue d'aile AV droite.

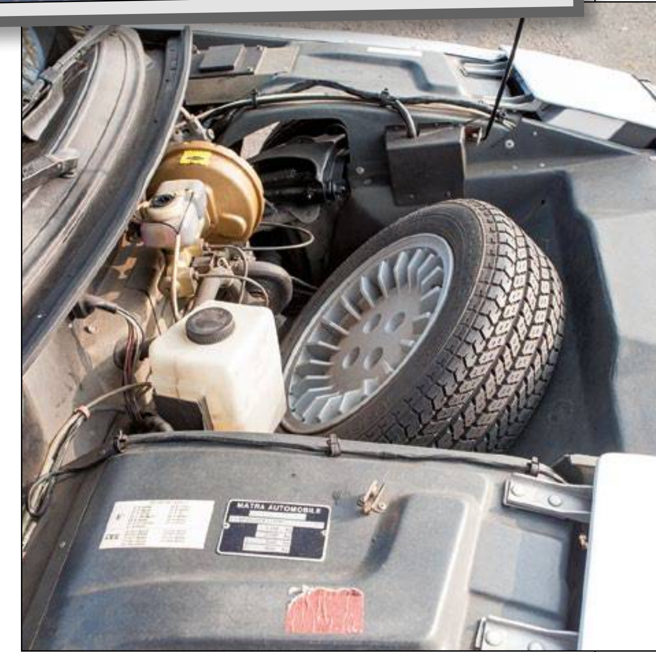


Référence peinture : inscrite sur une étiquette de papier orange collée sur la joue d'aile AV droite.
Numéro de moteur : frappé sur le bloc-cylindres, côté boîte de vitesses.



Numéro de châssis (type Mines et numéro dans la série du type) : frappé sur la tôle d'auvent, côté droit et encadré par l'insigne Matra.





N'espérez pas loger grand-chose sous le capot avant. A la limite, on peut glisser un vanity entre le Mastervac et la roue de secours. Point barre.



Cossues, les garnitures de portières n'ont rien à envier à une allemande sérieusement construite. Le vide-poches est, lui, extensible.



L'habitacle est moderne, convivial et ergonomique. Une réussite incontestable.



La planche de bord est barrée d'un insert de tissu identique aux sièges et aux habillages de portes. Le sigle 2.2 identifie fièrement le modèle.



Le compteur au style discrètement travaillé n'est même pas optimiste. La Murena accroche un vrai 200 chrono !

Montre "quartz" (la classe), témoins rectangulaires très design et commandes de chauffage ergonomiques. La console centrale se distingue par sa sobriété et son élégance.



La sellerie est aussi esthétique que confortable, même si la place du milieu est un peu limite pour un adulte de bonne corpulence. A deux, on prend ses aises.



Une fois rabattu, le siège du milieu forme un large accoudoir. Notez l'appui-tête qui pivote sur lui-même afin d'améliorer la visibilité AR.

André Roux et sa Matra Murena 2.2 1982

"Achetée sur photo"

L'histoire qui lie cette Murena à ses propriétaires tient du hasard. Mieux que ça, à la providence. Un jour plus beau que les autres, Marie-Claude Roux feuillette la *Gazette des ventes aux enchères* et sans rien chercher en particulier, elle tombe sur la photo d'une Matra Murena. Son mari André étant un fervent amateur de Simca, elle lui montre le journal. « Elle se trouvait à Paris, et nous sommes montés en TGV. Au pire, on s'est dit que ça nous ferait une petite balade dans la capitale. Une fois sur place, la vente se faisant sur photo, nous n'avons pas vu l'auto. Mais considérant son faible kilométrage [NDLR : 31.000 km] et l'historique annoncé, je me suis dit qu'elle ne pouvait pas être bien abîmée. J'ai donc enchéri à l'aveuglette et gagné. Une semaine plus tard, je suis revenu avec un copain et son camion afin d'enlever mais aussi de découvrir le véhicule, en vrai cette fois-ci. Je dois reconnaître qu'une photo ne dit pas tout. Le toit ouvrant était éventré, le Neiman cassé, la boîte endommagée et les pare-chocs AV et AR abîmés. Heureusement que je suis de la partie ! Mais j'étais satisfait. Curieusement, elle était immatriculée dans le Michigan. Elle appartenait à un Américain qui vivait à Paris. Original, non ? L'intérêt de cet exemplaire, c'est son toit ouvrant souple. D'après mes sources, seule une soixantaine de Murena auraient reçu cet équipement. Cela fait 17 ans que nous l'avons et nous ne regrettons pas cet achat. C'est une rouleuse, économique, solide et confortable. Pour partir loin, nous privilégions cette auto. C'est un bonheur que nous partageons en couple, car c'est ma Marie-Claude qui l'a dénichée. C'est elle qui l'a voulue. Avec le recul, je dois admettre qu'elle a eu raison. La Murena fait maintenant partie des deux ou trois autos dont nous ne nous séparerons pas. » ■



d'un nouveau carburateur pour parvenir à la puissance de 118 ch correspondant, peu ou prou, à ce que souhaitait le cahier des charges. Mais s'il n'a pas à rougir de la concurrence (arbre à cames en tête, chambres de combustion hémisphériques, petit palmarès en compétition avec les CG MC et barquettes Simca Shell), il a également le don de faire grimper la note fiscale, passant dans la catégorie des 12 CV au lieu de 10. D'où la demande, que dis-je, l'exigence formulée par le département marketing qui impose une version de base dotée du bloc culbuté de 1.592 cm³ des 1510 et Solara (9 CV fiscaux) dont le tarif s'établira, en 1981, à 62.000 F au lieu des 73.000 F requis pour une 2.2. Seulement voilà, avec 92 ch pour une tonne, on renoue avec les vieux démons de la Bagheera. Pas glop !

La 2.2 est incontestablement la version la plus homogène. Les ingénieurs pensent même pouvoir la faire évoluer rapidement. Ils imaginent gonfler le bloc en lui procurant deux arbres à cames, quatre soupapes par cylindre et des échappements libérés. Mais toutes les tentatives n'accouchent au final que d'une préparation 142 ch optimisée par Danielson et fournie d'abord sous forme d'un kit puis en série sur la 2.2 S, en toute fin de carrière. Tolérée du bout des lèvres par Peugeot pour faire plaisir à quelques irréductibles, destinée en priorité au marché allemand et produite uniquement de juin à juillet 1983. Quel triste chant du cygne...

Pour nous mettre dans la peau du client de l'époque, nous avons privilégié une 118 ch. Et pour bien faire les choses,

La version la plus homogène, c'est celle qui est équipée du 118 ch

nous avons pisté un exemplaire en très bel état, peu kilométré. C'est dans le Mâconnais que nous avons trouvé notre bonheur. Précisément, dans le garage de Dédé Roux, simcaïste reconnu pour sa connaissance pointue dans le domaine. Une 2.2 qui n'a pas été restaurée, bénéficiant juste d'un rafraîchissement cosmétique et de quelques interventions mécaniques. Avec le recul, la carrosserie que j'avais moyennement goûtée en son temps m'apparaît finalement d'une remarquable finesse, taillée par les études aérodynamiques menées à la soufflerie de Saint-Cyr-l'Ecole, à deux pas du magazine. Le museau plongeant, le pare-brise fortement incliné et cet arrière qui assure la filiation avec la Bagheera dégagent un charme que ne dément pas l'intérieur. Tout au contraire. Celui-ci est un pur émerveillement. La largeur aux coudes, supérieure à 1,50 m, permet une habitabilité hors-norme pour un coupé. Comme c'était déjà le cas sur sa devancière, la Murena nous ressert ses curieux trois sièges de front. Il y a de la place, mais ne cherchez pas à y installer un trio de culturistes. L'emplacement du milieu convient davantage à un enfant ou à une personne menue. Le levier de vitesse, tout proche du “troisième” passager, est en effet un peu gênant. À deux, c'est royal au bar.

On prend ses aises ? Allons-y gaiement. Dédé rabat le fauteuil central qui forme désormais un imposant accoudoir. Dans le même temps, l'appui-tête correspondant pivote de 180° afin de favoriser une visibilité vers l'AR qui est loin d'être optimale, surtout de trois-quarts. Un radar de recul ne serait pas de trop ! Le revêtement des sièges, une espèce de tissu/velours épais, est rayé noir et blanc (deux combinaisons étaient proposées en fonction de la teinte de la carrosserie). L'ensemble est stylé et cohérent avec le reste du design intérieur. Le petit volant au dessous aplati, la large visière de la planche de bord ainsi que les commandes épurées s'inscrivent parfaitement dans cette logique. Pour soigner le côté chic, un large insert de tissu, identique à la sellerie, orne la planche



Le comportement de la Murena est remarquable. Neutre, équilibrée et peu sensible aux transferts de charge, celle-ci profite à plein de la position centrale AR de son moteur.



Vue de l'arrière, la Murena impose sa largeur respectable. Combinée à la faible hauteur du pavillon, elle contribue à accroître le côté trapu de l'auto.

de bord. Ça fait cossu, tout et confirmant notre première impression : la Murena est bien mieux finie que sa devancière.
Avant d'avaler les kilomètres, jetons un œil à l'AR. L'espace dévolu aux bagages est une agréable surprise. En plus d'une belle valise, on peut y glisser tout un tas d'objets. En revanche, le moteur est coincé entre ce volume de rangement et les sièges. Autant dire qu'il fait chaud dans le coffre. Interdiction de transporter du munster ou une plaquette de beurre. Et je n'aurais pas voulu être à la place des mécaniciens, car l'accessibilité mécanique rend compliquée la plus petite des opérations d'entretien. Allez donc changer les quatre bougies sans vous transformer en contorsionniste. Déjà qu'ils ne pouvaient pas la voir en peinture (elle était souvent reléguée au fond des halls de vente, comme la plupart des Talbot), les garagistes du réseau Peugeot devaient maudire cette Murena lorsqu'elle se présentait pour la révision.
Je passe illico derrière le volant. En plus d'avoir une forme réussie, le siège offre un réel confort. On est très bien installé. J'ajuste ma position de conduite afin de pouvoir débrayer à fond, puis je lance la machine. Rien à voir avec les castagnettes du culbuté de Simca 1100, le 2,2 l a une sonorité agréable, pleine et noble. Enfin un vrai moteur auquel s'ajoute une boîte 5 (la même que sur la petite 1,6 l). Malgré sa masse plus importante (1.050 kg contre 960 kg pour la Bagheera), la Murena creuse l'écart. Le bloc Chrysler est un vrai élastique, sa poussée est constante de 2.000 tours jusqu'à mi-régime. Dans les faits, il est rarement utile de dépasser 4.500 tours, sauf pour les excités de la zone rouge.
Au fil des kilomètres, au milieu des vignes du Mâconnais, je m'approprie cette berlinette pétrie de qualités. A aucun moment je ne sors la grosse attaque. Je n'en ai même pas envie. J'apprécie d'enrouler bon train et de larguer sans faire d'efforts la plupart de mes poursuivants. Même en pleine ascension du ruban tortueux de Donzy-le-Pertuis, cadre d'une course de côte réputée, le furieux qui essayait de me suivre en Clio doit lâcher prise. Pourtant, je n'ai pas le sentiment de forcer. Le châssis participe pour une bonne part de cette excellente impression. Neutre, solidement calée dans les courbes, la Murena équipée de bons pneus se comporte admirablement. Aucune dérobade, aucun effet d'inertie en mesure de compromettre l'équilibre. Quel régal ! Cerise sur le gâteau, le freinage est au diapason. Assistés, les quatre disques ralentissent énergiquement le véhicule. Il y a toujours un revers de médaille me direz-vous. En restant le plus objectif possible, je n'en ai pas trouvé. Le confort est d'un niveau élevé pour une voiture de sport, mais il est totalement raccord avec l'âme véritable de ce coupé : c'est une petite GT trop timide pour rouler des mécaniques. Mais une Grand Tourisme économique, comme me l'assure Dédé. Interrogé sur la consommation de l'engin, il me jure dépasser « rarement les 7,5 l en conduite touristique. 7 l, même, lorsque je respecte scrupuleusement les limitations de vitesse ». Moins qu'une Simca 1100, vous y croyez ?

Bien mieux finie qu'une Bagheera, plus confortable, elle est également plus performante

La seule chose qui ait toujours manqué à la Murena, c'est une puissance à la mesure de ses prétentions. Même si son agrément est indiscutable, elle n'a jamais été armée pour faire jeu égal avec une Porsche 924 dont les moteurs ont atteint jusqu'à 210 ch. Condamnée à jouer les seconds rôles en GT, elle s'est même fait griller la politesse par un peloton de GTi aussi performantes qu'elle, mais bien plus polyvalentes, nettement moins chères et carrément à la mode au début des années 80. Le moment même où les coupés étaient en déclin. Concentré sur la gestation des 205 sportives, Sochaux a balayé d'un revers de main la concurrence interne en mesure de freiner la conquête du lionceau aux griffes acérées. Voilà pourquoi, quelques mois avant le lancement de la GTi, la Murena a quitté discrètement la scène, sans jamais avoir vraiment eu sa chance. ■

Remerciements à Marie-Claude et André Roux pour leur gentillesse. Sans compter le prêt en totale confiance de leur superbe Murena.



Passeport technique Matra Murena 2.2

MOTEUR

Type X5N2. 4 cylindres en ligne implanté transversalement en position centrale AR, incliné vers l'AR. Bloc fonte et culasse alu, cylindres directement usinés dans le bloc. Chambres de combustion hémisphériques. Un arbre à cames en tête commandé par chaîne. Vilebrequin reposant sur cinq paliers ■ **Cylindrée :** 2.155 cm^3 ■ **Alésage x course :** 91,7 x 81,6 mm ■ **Puissance maxi :** 118 ch DIN à 5.800 tr/mn ■ **Couple maxi :** 18,5 mkg DIN à 3.000 tr/mn ■ **Rapport volumétrique :** 9,45:1 ■ **Alimentation :** un carburateur double corps inversé Solex 34 CICF ■ **Allumage :** par bobine et distributeur avec module électronique à effet Hall ■ **Refroidissement :** par eau.

TRANSMISSION

Roues AR motrices ■ **Embrayage :** monodisque à sec, commande hydraulique ■ **Boîte de vitesses :** 5 rapports synchronisés + MAR. Levier au plancher ■ **Rapports de boîte :** 1re : 0,3157 – 2e : 0,5454 – 3e : 0,8000 – 4e : 1,0645 – 5e : 1,3636 – MAR : 0,3170 ■ **Rapport de démultiplication finale :** 0,2295 (14 x 61).

STRUCTURE

Coupé deux portes, trois places de front, structure autoporteuse en acier galvanisé. Eléments de carrosserie en fibre synthétique rivés sur la structure ■ **Suspensions AV :** roues indépendantes par bras superposés formant parallélogramme, barres de torsion longitudinales, barre antiroulis et amortisseurs télescopiques ■ **Suspensions AR :** roues indépendantes par bras tirés, ressorts hélicoïdaux combinés aux amortisseurs hydrauliques et barre antiroulis ■ **Freins :** disques AV/AR, commande hydraulique à double circuit, assistance par Mastervac ■ **Frein à main :** mécanique, agissant sur les roues AR ■ **Direction :** à crémaillère type Simca 928 ■ **Rayon de braquage :** 5,71 m ■ **Jantes :** 6 J 14 en alliage d'aluminium ■ **Pneus :** 185/60 HR 14 Pirelli P6 (AV), 195/60 HR 14 Pirelli 6 (AR) ■ **Dimensions (L x l x h) :** 4,070 x 1,752 x 1,220 m ■ **Empattement :** 2,435 m ■ **Voies AV/AR :** 1,410/1,526 m ■ **Poids :** 1.050 kg.

PERFORMANCES

Vitesse maxi : 197 km/h ■ **Consommation :** 6,9 l (90 km/h stabilisés).

PRODUCTION

Décembre 1980 - juillet 1983 : 10.680 exemplaires (5.640 en 1.6, 4.560 en 2.2 et 480 en 2.2 S) ■ **Prix en 1982 :** 82.000 F ■ **Garnitures :** moquette marron associée à du velours miel ou Trèves Havane, moquette noire associée à du velours Trèves gris-noir.

COTATION

Fini l'encéphalogramme plat. La cote des Murena commence à grimper, doucement mais sûrement. Aujourd'hui, on en trouve de très belles autour des 7.000 euros. Evitez cependant les voitures bidouillées (le plastique incite à des réparations hasardeuses, pour ne pas dire des plâtrages nauséeux) et exigez un très fort rabais s'il faut remplacer le pare-brise, la lunette AR ou les optiques AR, des pièces spécifiques et très chères car rares.



Le montage d'un seul carbu double corps (Solex 34 CICF) ne manque pas d'avantages. On gagne en souplesse et en consommation. Et il n'y a pas de synchro à faire.

Le toit ouvrant souple métamorphose la Murena. Dommage que cette option ait été très peu demandée.



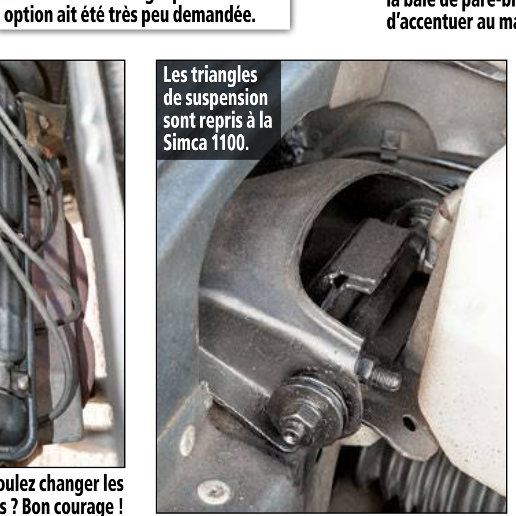
Le Mastervac a été disposé en travers sous la baie de pare-brise. Cette astuce permet d'accentuer au maximum la plongée du capot.



Le moteur et sa large culasse sont placés en avant des roues motrices. Cette disposition garantit un équilibre des masses idéal.



Vous voulez changer les bougies ? Bon courage !



Les triangles de suspension sont repris à la Simca 1100.



Le moteur est dissimulé sous le capotage recouvert de moquette. Juste derrière, le coffre à bagages dont le volume est loin d'être ridicule pour un coupé sport.

LIRE AUSSI

• **Matra Murena [1981-1984] :** Sportive bridée [*Gazoline* 72].




Alfa Romeo
Alfa 6
+11%
par an
F
ALFA ROMEO
PR 539603
+8%
par an
Alfa Romeo
Alfasud Sprint
Alfa Romeo
Alfetta GTV 2.0
+7%
par an
57839-EE

Les cotes indiquées pour 2006 ont été réactualisées en euros constants pour pouvoir être comparées avec celles d'aujourd'hui.

RZA

Depuis plusieurs mois, la cote des Alfa anciennes s'emballe furieusement. De quoi dégoûter tous ceux qui rêvent d'une belle milanaise. Heureusement, quelques modèles n'ont pas encore pris la grosse tête. Des voitures de caractère, attachantes qui, au bénéfice du temps, profitent d'une réhabilitation naturelle : la Giulia Nuova, le Spider série 3, l'Alfetta GTV 2.0, l'Alfa 6 et l'Alfasud Sprint. Foncez, car leurs prix vont finir par flamber.

Texte **Hugues Chaussin** - Photos **Centro Documentazione Museo Alfa Romeo** et **IsolaPress**





La calandre de la Nuova intègre désormais quatre feux de même diamètre et elle est traitée en noir.

Alfa Romeo Giulia Nuova Super

SORTIE DE L'OMBRE

La Giulia est une icône. Berline compacte dotée de moteurs chaleureux, elle a fait office, pendant ses douze ans de carrière, d'étalon sportif et luxueux. Cette chaude latine, nerveuse et rapide, faisait le bonheur des amateurs de sensations fortes, tenant la dragée haute aux BMW 2000 ou R8 Gordini 1300, atomisant le reste de la concurrence. Aujourd'hui, c'est un Graal inaccessible. Sauf à se rabattre sur la Nuova Super, la version liftée destinée à faire patienter la clientèle. Moins originale, mais tout aussi bodybuildée.

Sa ligne est terriblement musclée. Sa planche de bord transpire le Grand Tourisme. Son moteur pète le feu. La berline Giulia est l'archétype de la voiture de sport en tenue de bal. Quelle élégance ! Quelle finesse ! Quel raffinement ! Montez à son bord, vous n'aurez plus envie d'en descendre. Tournez la clé de contact, vous abuserez de son moteur jusqu'à la dernière goutte de Super. Plus grande, plus puissante et plus rapide que la Giulietta qu'elle remplaçait, c'était une voiture totalement décomplexée, fière d'exhiber sa belle trombine et ses pectoraux. Son prix était élevé ? Normal, elle était au-dessus de la mêlée. Avec son nouveau bi-arbre, un 1,6 l nettement plus ambitieux que le 1,3 l de la Giulietta (son architecture reste la même) et sa boîte 5, elle tutoyait les 180 km/h. Mais au début des années 70, elle n'était plus aussi fraîche et ses ventes plongeaient dangereusement, la concurrence s'étant réveillée. Y compris en interne, l'Alfasud et l'Alfetta lui taillant des croupières à la marge.

En 1974, elle subit donc une cure de rajeunissement cosmétique. Assez controversé, ce restylage aplatit les capots AV et AR, noircit la calandre et la dote de quatre optiques de même dimension, et le fond des cadrans vire au bleu. Mais il ne touche pas à l'essentiel : sa mécanique. La Nuova embarque toujours le 1.290 cm³ (88 ch et 166 km/h) ou le 1.570 cm³ (104 ch, 175 km/h). Mais pas question de passer à la vitesse supérieure et de lui offrir le 1750 des Alfetta. Tout au contraire, ce renouveau s'accompagne d'une hérésie, une Nuova diésélisée par le moteur Perkins du fourgon F12. Aussi fumant que fumeux. On appelle ça une erreur de casting qui contribuera au désamour que le public va cultiver avec la Nuova. A tel point que, des décennies durant, elle va s'effacer, jouant les vierges effarouchées pour se cacher au fond de garages oubliés et laissant sa devancière prendre toute la lumière.

+ Look - Plaisir de conduite - Mécanique

– Corrosion

Aujourd'hui, elle tient sa revanche. D'abord parce que la Giulia première mouture est devenue un objet de luxe, inabordable ou presque. Ensuite parce que l'ADN qui a tant fait pour le succès de la gamme est là, présent jusque dans l'ambiance à bord où le faux bois flirte avec le plastique et quelques touches de chrome. Ses moteurs sont aussi brillants et vénéneux, gavés par deux carburateurs qui aspirent goulûment dès que l'on se promène dans la zone comprise entre 3.000 et 3.500 tours, déclenchant la plus envoûtante des mélopées. Boîte, direction et freins sont au diapason. La suspension un peu moins, une nouvelle fois assouplie pour satisfaire une clientèle qui s'embourgeoisait. Du coup, si c'est très agréable sur longs parcours, ça réserve quelques surprises dans les enchaînements de virages, l'auto devenant sous ou survireuse en fonc-

ALFA ROMEO GIULIA NUOVA SUPER [05/1974 - 09/1977] • **Cote en 2006 :** 3.500 euros (1300), 3.900 euros (1600) • **Cote**



La ligne torturée de la première génération s'est assagie, perdant son creux au milieu du capot.

Le bi-arbre n'a pas changé et il est disponible en deux cylindrées, 1300 ou 1600.

SPECIFICATIONS

Puissance fiscale : 7 CV, 9 CV.
Moteur : 4 cylindres en ligne implanté longitudinalement à l'AV, bloc et culasse alu, deux arbres à cames en tête. 1.290 cm^3 (88 ch DIN), 1.570 cm^3 (104 ch DIN). Refroidissement par eau.
Alimentation : deux carburateurs double corps horizontaux.
Transmission : roues AR motrices, embrayage monodisque à sec, boîte 5 synchronisée. Levier au plancher.
Structure : caisse autoporteuse en tôle d'acier, roues AV indépendantes par triangles superposés et barre antiroulis, essieu AR rigide avec tirants de maintien longitudinaux et ancrage central, amortisseurs hydrauliques AV/AR, ressorts hélicoïdaux AV/AR, disques AV/AR, assistance à dépression, direction à boîtier, jantes 14".
Volume du coffre : 0,48 m^3.
Vitesse maxi : 165 à 175 km/h.
Consommation : 11 l (moyenne sur route).

PERIODE A SUIVRE

Mai 1974 - septembre 1977
(58.592 exemplaires).

TENDANCE

Avec une très forte accélération depuis deux ans.

+5% par an

INDICE DE RARETE

Très rare 0 1 2 3 **4** 5 Courant

DISPONIBILITE PIECES

Zéro souci pour la mécanique.
De nombreuses refabrications d'éléments de carrosserie ou de tôles de réparation permettent désormais de sauver des Giulia bien mûres. Une très bonne nouvelle.

POINTS A SURVEILLER

Corrosion : aïe, aïe, aïe ! La Giulia rouille de tous les côtés. Inutile de dresser une liste, la corrosion performante atteint aussi bien le plancher et les longerons que le capot moteur !
Moteur : c'est le point fort de ces autos. Les 200.000 km sont régulièrement dépassés pour peu que l'on respecte le temps de chauffe, que l'on surveille la tension de la chaîne de distribution et que l'on vidange régulièrement.
Points faibles : synchro de 2e fragile, jeu dans la direction (rattrapable).

Malgré une ligne assagie, la Nuova n'a rien perdu du caractère impétueux des Giulia

tion de la conduite. Résultat ? Un plaisir intense pour qui se trouve derrière le volant, à corriger les dérives avec délicatesse. Avec malgré tout un léger bémol : la prise de roulis que ne connaissait pas sa devancière. C'est à peu près la seule différence notable entre les deux générations. C'est dire si on ne perd finalement rien au change, le ticket d'entrée étant, pour l'heure, particulièrement raisonnable, une Nuova se négociant de deux à cinq fois moins cher ! Mais attention, ça évolue très rapidement. Sur les deux dernières années, ces Super-là ont commencé à flamber. Leur prix est désormais 20 % plus élevé qu'en 2014. Et la tendance semble vouloir durer. Alors, si vous aussi vous voulez goûter à ce fruit pas encore défendu, précipitez-vous. Il n'y en aura pas pour tout le monde. ■

A l'intérieur, l'ambiance sportive a été préservée, le plastique étant contrebalancé par du faux bois et quelques chromes.



La petite touche de gaieté : les fonds de cadran bleus.

en 2016 : 5.500 euros (1300), 6.000 euros (1600).



Le restyling de 1983 n'a pas eu l'effet escompté, l'invasion des gros pare-chocs dénaturant le dessin originel.

Le tableau de bord n'est pas d'une folle beauté, mais il offre tout ce qu'on est en droit d'espérer sur une auto d'apparence sportive.

Les premières versions ont droit à des jantes en tôle.

A partir de 1986 apparaît une Quadrifoglio Verde que l'on peut équiper d'un hard top.

En 27 ans de production, le Spider Alfa a revêtu quatre robes, toutes signées Pininfarina. Mais si les deux premières et la dernière rallient les suffrages, celle de la troisième série tient plus du prêt-à-porter que de la haute couture. Il faut dire qu'elle a sacrifié à la mode des volumineux pare-chocs en plastoc noir, façon traits grossiers de mascara, au généreux et inutile spoiler, et qu'elle s'est offert une calandre en plastique. Un crime de lèse-majesté qui, aujourd'hui encore, n'est guère goûté par les amateurs. D'où une cote abordable. Mais pour combien de temps ?

Garez côte à côte un Spider Duetto et sa descendante en ligne directe, la série 3. C'est la syncope assurée. La première nous régale de sa finesse incroyable, la seconde apparaît comme un joli laideron, salement amochée par un odieux restylage. Un monde et 17 ans séparent "l'os de seiche" tout en courbes et cette évolution qui adopte le pire des années 80, jusqu'à friser la caricature. A sa décharge, elle n'était pas la seule à sacrifier ainsi à une mode qui a vu le plastique s'installer sans vergogne et de gros et volumineux pare-chocs en caoutchouc noir envelopper AV et AR. Un concept né aux Etats-Unis et que les Européens ont cru, à tort, devoir copier. Et que dire du spoiler AV tentant désespérément de donner des airs de bolide de course à

ALFA ROMEO SPIDER SERIE 3 [03/1983 - 12/1989] • **Cote en 2006 :** 4.000 euros (1.6), 4.600 euros (2.0),



Alfa Romeo Spider série 3

RETOUR EN GRÂCE ?

une voiture qui se tortille comme une vieille saucisse ? Ou de la grille de calandre virant au plastique (beurk) et arborant le nouvel écusson de la "casa del Biscione" ? Ou encore de cette énorme excroissance à la pointe AR du véhicule, placardée sur un panneau AR comportant de nouveaux feux ? A en croire le service propagande d'Alfa Romeo, tous ces changements ont été faits au bénéfice de la pénétration dans l'air, ce qui lui vaudra, a posteriori, le surnom de génération "Aerodinamica". On se console comme on peut.

Il ne fait pas bon être le vilain petit canard d'une famille, même chez Alfa

Ne nous mentons pas, cette génération de Spider n'est pas la plus abordable sans raison, son physique ingrat ayant gravement joué en sa défaveur. Mais le regard sur cette auto évolue dans le bon sens, poussé par l'engouement suscité par les voitures des années 80. Les fameuses youngtimers, désormais incontournables, nous surprennent chaque jour un peu plus par leur charme désuet. Elles aussi témoignent d'une époque, celle-là même qui faisait la part belle aux kits carrosserie les plus délirants. Dans ce contexte, le Spider 3e série entame un retour en grâce qui s'est sérieusement accéléré ces derniers temps, les extensions et autres artifices grossiers étant devenus tendance auprès des jeunes collectionneurs. Ceux qui ne peuvent pas mettre des sommes folles dans une caisse mais fantasment sur les autos de leurs parents, fussent-elles grimées à grands traits de mascara, comme ce cabriolet. Ils n'ont pas tort, les gamins. Parce qu'au fond, look mis à part et qui est après tout affaire de mode, cette génération n'a rien perdu du tempérament de sa devancière. Elle en a récupéré les deux bi-arbres de 1.570 et 1.962 cm^3, généreux et envoûtants, un châssis manquant singulièrement de rigidité et une propension à rouiller dès le premier regard un peu trop émotif. Elle reste une Alfa. Performante, agréable à vivre, enjouée et vive, une pure propulsion. Cela dit, n'allez pas trop la chatouiller lorsque la route se fait grasse. Mademoiselle dandine du postérieur. C'est valable jusque sur la version Quadrifoglio Verde sortie au printemps 1986 et qui n'a pas gagné un pouce de puissance, contrairement à la tradition sur cette dénomination censée être plus sportive. Elle a juste reçu des sièges plus enveloppants, des panneaux de portes redessinés, un bandeau latéral masquant les bas de caisse, des enjoliveurs de jantes à trou-trous ronds et un toit rigide qui permet de transformer le cabriolet en coupé. Un zeste d'élégance, en somme. Qu'on ne s'y trompe pas, ça fait la blague parce que c'est la version la plus cotée d'une troisième série bien plus accessible qu'on ne l'imaginait. Rouler cheveux au vent dans une italienne de caractère, c'est donc encore possible. Pas sûr que ça dure... ■

La première Duetto avec sa ligne "os de seiche" avait une autre allure !

SPECIFICATIONS

Puissance fiscale : 9 CV, 11 CV.
Moteur : 4 cylindres en ligne, implanté longitudinalement à l'AV, bloc et culasse alu, deux arbres à cames en tête. 1.570 cm^3 (104 ch DIN), 1.962 cm^3 (128 ch DIN, 117 pour la version US catalysée avec son injection multipoint Bosch). Refroidissement par eau.
Alimentation : deux carburateurs double corps horizontaux.
Transmission : roues AR motrices, embrayage monodisque à sec, boîte 5 synchronisée. Levier au plancher.
Structure : carrosserie autoporteuse en tôle d'acier, roues AV indépendantes par triangles superposés et barre antiroulis, essieu AR rigide avec bras de réaction longitudinaux et barre transversale, barre antiroulis (différentiel autobloquant à 25 % sur QV et 2.0), amortisseurs hydrauliques AV/AR, ressorts hélicoïdaux AV/AR, disques AV/AR, assistance, direction à boîtier, jantes 14" ou 15".
Volume du coffre : 0,30 m^3.
Vitesse maxi : 178 à 192 km/h.
Consommation : 7,8 l (90 km/h, Spider 1.6).

PERIODE A SUIVRE

Mars 1983 - décembre 1989
(37.208 exemplaires, dont 5.400 Spider 1.6 et 2.598 Quadrifoglio Verde).

TENDANCE



Une hausse concentrée sur les trois dernières années.

INDICE DE RARETE

Très rare 0 1 2 3 **4** 5 **Courant**

DISPONIBILITE PIECES

Excellente.

POINTS A SURVEILLER

Corrosion : ça ne surprendra personne, un spider rouille copieusement, certains points étant plus exposés que d'autres, à l'image des bas de caisse, des panneaux de côté devant les ailes AR ou du plancher. Méfiez-vous aussi de ce satané becquet AR qui dissimule souvent une belle misère.
Moteur : 1,6 l hyper-solide, 2 l indestructible. Apprécie que l'on respecte les temps de chauffe.
Points faibles : finition intérieure limite, plastiques des pare-chocs exposés et cassants, croisillons de transmission à surveiller, électricité fantaisiste.

5.200 euros (2.0 QV) • **Cote en 2016 :** 8.000 euros (1.6), 9.000 euros (2.0), 11.000 euros (2.0 QV).

Alfa Romeo
SOIS VÉLOC

Pas simple de succéder au légendaire coupé Sprint Bertone. C'est pourtant ce que réussit l'Alfetta GTV dessinée par Giugiaro et qui s'affranchit des codes du passé pour imposer, avec audace, son style et son architecture. Elle est Veloce jusqu'au bout des jantes, même si elle affiche un fort tempérament sous-vireur et une étonnante tendance au roulis. Or, après avoir longtemps vécu dans l'ombre de la GTV6, elle déboule avec une insolente vigueur, faisant déraper sa cote...



L'implantation mécanique si particulière de la famille Alfetta.

Grosse différence avec la génération Giulia Sprint : l'Alfetta GTV est une véritable quatre places.

La tradition du coupé est forte chez Alfa. Mais pour succéder à la Giulia Sprint, ce n'est pas à Bertone que la marque a fait appel, mais à Italdesign et Giorgetto Giugiaro.

ALFA ROMEO ALFETTA GTV 2.0 [07/1976 - 1986] • **Cote en 2006 :** 3.500 euros (2000/2000 L), 4.000 euros (2.0), 5.000 euros



Alfetta GTV 2.0

E ET PLAIS-MOI

+
Architecture transaxiale - Moteur réussi
–
Finition - Boîte lente

L'Alfetta GTV a souvent été jugée plus *cheap*, moins raffinée que le coupé Bertone qui l'a précédée. Moins ambitieuse mécaniquement. C'était vrai jusqu'en 1981 et l'apparition du V-6 Busso sous le capot de la GTV6. C'est elle qui a alors rallié tous les suffrages, investissant les courses de production, les rallyes mais également le cœur d'une partie des alfistes, séduits tout autant par le dessin de Giorgetto Giugiaro que par son architecture. Longtemps, la GTV originelle s'est contentée de faire de la figuration. Alors qu'en dehors de sa mécanique, elle n'avait rien à envier à cette pimbêche. Comme elle, elle accueillait la singulière implantation de l'Alfetta, moteur devant, boîte et pont derrière. C'est ce qu'on appelle un montage "transaxle" (transaxial si vous préférez) qui garantit une répartition des masses idéale, les freins AR étant, cerise sur le gâteau, *inboard* afin de limiter le poids non suspendu.
Née en deux motorisations (1.6 et 2.0), la GTV supplante l'éphémère Alfetta GT qui reprenait stricto sensu le 1.779 cm³ de la berline. Récupérant au passage un V pour Veloce. Sans pour autant être plus rapide. Le 1.962 cm³ n'est ainsi pas plus puissant, gagnant simplement du couple pour assurer une meilleure souplesse. Pour un peu, on le trouverait même plus rond et plus vigoureux, ce 4 cylindres à double arbre à cames en tête ! Ses 122 ch ou 130 ch (à partir de la série 2, à l'été 1980) font le bonheur de centaines d'amateurs qui aiment à se retrouver ensemble sur circuit pour les plus rapides, dans les rassemblements pour les plus sages, histoire de partager leur amour inconditionnel pour ces "transaxle" et leurs qualités dynamiques. Ils ont apprivoisé les deux traits du caractère marqué de la GTV : son synchro de 1re-2e revêche, la première étant même "dure" à enclencher, et surtout son tempérament franchement sous-vireur, accompagné d'une tendance certaine au roulis et d'un écrasement de l'AV dans les virages serrés. Ils ont parfaitement cerné les trois séries bien distinctes qui se sont succédé : la 2000 jusqu'à l'été 1980, la 2.0 avec ses pare-chocs noirs jusqu'à la fin 1983 et, pour finir, la série 3 reconnaissable à ses bandeaux de bas de caisse noirs ou gris. Ils ne se sont pas formalisés de séries spéciales parfois restreintes au seul marché français (Trèfle en 1980, Production fin 1983), très friand de ce coupé. Tout juste regrettent-ils que la plus puissante des versions, la Turbodelta de 1979, n'ait jamais quitté l'Italie. Ou que la déclinaison Grand Prix de 1981 se soit cantonnée à du cosmétique alors que cette série limitée à 650 exemplaires saluait le retour de la marque en Formule 1 (couleur rouge Alfa y compris pour les pare-chocs, bandes noires et inscriptions Grand Prix, toit ouvrant, sellerie skaï et velours gris à bandes, plaque numérotée...). Comme de nombreuses Alfa Romeo encore un peu récentes, l'Alfetta GTV a souffert d'une image floue, entretenue par sa forte inclinaison à la corrosion et par ses finitions qu'on qualifiera de "légères", pour rester poli. C'est désormais oublié, car en intégrant le monde de la collection, une dynamique s'est instaurée qui favorise les belles restaurations et la préservation de ces attachants coupés. Ça change des "belles de loin" qui pullulaient encore ces dernières années, même si on en croise, de temps à autre, maquillées sous des peintures un peu trop neuves pour être honnêtes. Du coup, les prix s'orientent vers le haut, diminuant petit à petit l'écart qui séparait cette "GTV du pauvre" de la prestigieuse GTV6. Ce n'est que justice. ■

Elle a beau avoir été un peu plus produite que la GTV6, cette Alfetta a longtemps disparu des écrans

Le profil montre bien le travail de Giugiaro et un détail qui a son importance : le marquage GTV sur la custode, réservé à la 2.0.

SPECIFICATIONS

Puissance fiscale : 10 CV.
Moteur : 4 cylindres en ligne implanté longitudinalement à l'AV, bloc et culasse alu, deux arbres à cames en tête. 1.962 cm³ (122, 130 ch DIN). Refroidissement par eau.
Alimentation : deux carburateurs double corps horizontaux.
Transmission : roues AR motrices, embrayage monodisque à sec, boîte 5 synchronisée accolée au pont. Levier au plancher.
Structure : coque autoporteuse en tôle d'acier, roues AV indépendantes par quadrilatères transversaux et barre antiroulis, roues AR semi-indépendantes par essieu De Dion, barres de poussée, deux parallélogrammes de Watt, demi-arbres de transmission et barre antiroulis, amortisseurs télescopiques AV/AR, barres de torsion AV, ressorts hélicoïdaux AR, disques AV/AR, assistance par servofrein, direction à crémaillère, jantes 14" et 15" (Grand Prix et Production).
Volume du coffre : 0,18 m³.
Vitesse maxi : 190 km/h.
Consommation : 6,8 l (90 km/h).

PERIODE A SUIVRE

Juillet 1976 - 1986
(75.673 exemplaires, y compris les 650 Grand Prix).

TENDANCE

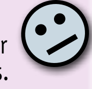
Une hausse essentiellement due à l'accélération de ces trois dernières années.
+7% par an

INDICE DE RARETE

Très rare 0 1 2 **3** 4 5 Courant

DISPONIBILITE PIECES

Excellente pour la mécanique, plus compliquée pour la tôlerie ou pour des éléments d'accastillage spécifiques.



POINTS A SURVEILLER

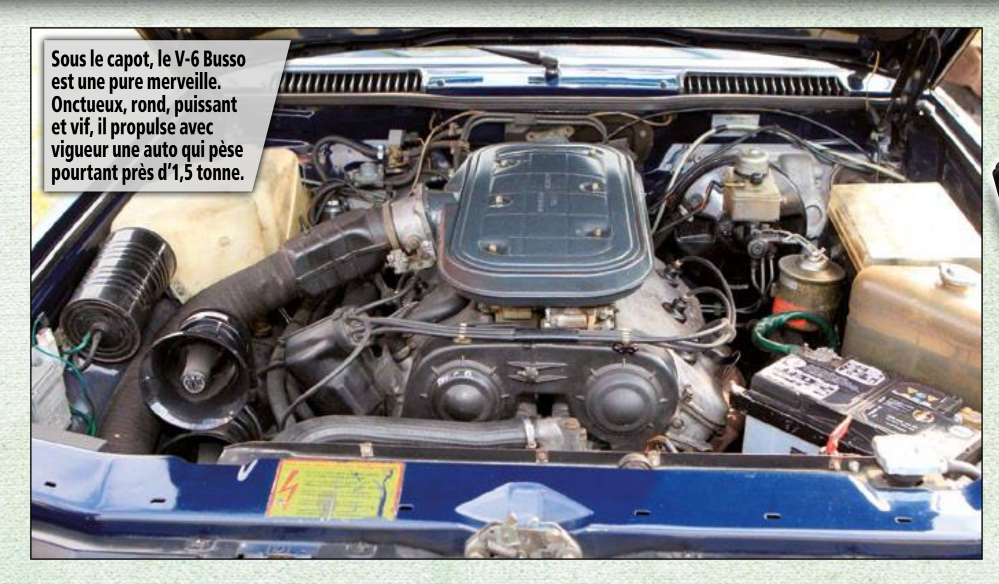
Corrosion : c'est surprenant, mais les soubassements (planchers, longerons) rouillent peu. En tout cas moins que le reste. Jetez un œil aux passages de roues, aux bas de caisse, à la baie de pare-brise, aux ailes AV (même en haut !) ainsi qu'au hayon AR.
Moteur : du solide, de l'éprouvé, du bonheur en barre.
Points faibles : synchro de 1re-2e, tringlerie de boîte, défauts de finition irritants.



La série limitée Grand Prix bénéficiait d'un traitement spécifique à l'intérieur et d'une plaque numérotée au tableau de bord.

(Grand Prix) • **Cote en 2016 :** 6.500 euros (2000/2000 L), 7.000 euros (2.0), 9.000 euros (Grand Prix), 25.000 euros (Turbodelta).

Le haut de gamme dans toute sa splendeur, capable de rivaliser avec ce qui se faisait de mieux en Allemagne en terme de performances (son V-6 est une pure merveille), de confort et de tenue de route. Il n'a pourtant pas réussi à convaincre, la faute à un style passe-partout qui datait sérieusement à l'époque de sa sortie. Et pour cause, l'auto devait être commercialisée dès 1973, mais la crise pétrolière l'a retardée de... six ans !


Sous le capot, le V-6 Busso est une pure merveille. Onctueux, rond, puissant et vif, il propulse avec vigueur une auto qui pèse pourtant près d'1,5 tonne.

Alfa Romeo Alfa 6

UN MOTEUR, SINON RIEN ?

En 1973, son allure discrète mais raffinée avait de la classe. Mais la guerre du Kippour et l'embargo de l'OPEP ont fait grimper le prix du baril, renvoyant aux oubliettes les grosses consommatrices de carburant. Elle en faisait partie et Alfa Romeo a préféré retarder sa commercialisation, pensant pouvoir la mettre sur le marché un an plus tard. Elle ne le sera qu'au printemps 1979, sans la moindre retouche esthétique ou mécanique. Etrange décision, sa ligne passe-partout, sa calandre à double optique, ses gros pare-chocs et ses imposants blocs optiques AR dénotant terriblement dans le paysage automobile européen. C'est un peu comme si l'on avait essayé de vous refiler un Palm ou un BlackBerry à la place d'un smartphone dernière génération. Résultat : une carrière catastrophique. Pourtant, la *Sei* (six en italien) mérite le détour. Bâtie sur une plate-forme d'Alfetta modifiée, elle profite de sa conception d'ensemble, donc de liaisons au sol bien étudiées. Seule différence notoire : la boîte de vitesses n'est pas accolée au pont, mais au moteur. Cela nous mène au morceau de choix de cette voiture, le V-6 signé Giuseppe Busso et qui fera une carrière exceptionnelle puisqu'il restera d'actualité jusqu'à fin 2005 dans une extraordinaire déclinaison 3,2 l à 24 soupapes, le cœur de l'attrayante 147 GTA. Sous le capot de l'Alfa 6, son coffre est nettement plus mesuré. Mais la cylindrée de 2,5 l et les 12 soupapes lui permettent de cracher gaillardement 158 ch, une jolie cavalerie en 1979. Sa noblesse et sa musicalité sont uniques, surtout avec l'impressionnante batterie de six carburateurs coincée dans l'ouverture du V. Foi de mélomane, on a rarement fait plus belle mécanique de grande série.

Bénéficiant d'une bonne boîte 5, d'un pont autobloquant, d'une direction assistée et de freins AV à disques ventilés, l'Alfa 6 n'a vraiment pas à rougir de son bagage technique. Elle peut également être fière de son équipement, de la qualité d'ensemble de son intérieur et même de ses finitions, ce qui est plutôt rare, car la marque avait alors la réputation de finir ses autos à la truelle ! Les matériaux font ce qu'ils peuvent pour paraître valorisants, à l'image de l'épaisse moquette et du cuir des sièges. La planche de bord mastoc se pare d'inserts en vrai-faux bois recevant des cadrans carrés et le volant adopte une forme pour le moins curieuse, comme une réinterprétation milanaise du cubisme. Les sièges, aussi accueillants que confortables, sont commandés électriquement, comme les vitres. Du sérieux !

Malheureusement pour elle, l'Alfa 6 ne décollera jamais, pénalisée par cette ligne banalisée. Le restylage de 1983 n'y changera rien, même s'il s'accompagnera d'une version 2 l moins chère et d'une diesel turbocompressée aux performances intéressantes. L'échec est si patent que bon nombre d'alfistes ne connaissent même pas ce modèle qui offre pourtant des atouts de choix. Et pas seulement pour son somptueux V-6 Busso. Sa tenue de route est un modèle du genre, les accélérations franches, le freinage sécurisant et le confort exceptionnel pour une Alfa Romeo, fût-elle un haut de gamme. Devenue très rare parce que ferraillée dans l'indifférence générale pendant des années, elle peine pourtant toujours à séduire les foules. Et même si sa cote a flambé sur les dix dernières années, elle semble avoir atteint un pic. Il faut dire que les pièces ne courent pas les rues et qu'elles coûtent horriblement cher. Mais la plus énigmatique des Alfa peut encore surprendre son monde...

Ce devait être une auto exceptionnelle, mais sa ligne dépassée l'a carrément tuée

+ V-6 d'anthologie - Finition

– Ligne banale - Gloutonne - Prix des pièces



ALFA ROMEO ALFA 6 [04/1979 - 04/1987] • **Cote en 2006 :** 2.000 euros (V-6), 1.200 euros (turbodiesel) • **Cote en 2016 :**



Le restylage de 1983 a introduit quelques éléments esthétiques étranges, à l'image de la custode et des bandes latérales.

Devenue Quadrifoglio d'Oro en 1983 en se dotant de l'injection, l'Alfa 6 2.5 a conservé cet étonnant design intérieur avec un volant peu académique et l'intrusion d'instruments carrés.

La poupe est loin d'être une réussite avec ces énormes blocs optiques.

Grande routière, l'Alfa 6 bénéficie d'un châssis dynamique très intéressant qui lui confère une tenue de route remarquable et des performances qui ne le sont pas moins.

SPECIFICATIONS

Puissance fiscale : 9 CV, 14 CV, 16 CV. **Moteur :** 6 cylindres en V implanté longitudinalement à l'AV, bloc et culasse alu, un arbre à cames en tête par rangée de cylindres, 1.996 cm³ (135 ch DGM), 2.492 cm³ (158 ch DGM) ; 5 cylindres en ligne (diesel), bloc fonte et culasses alu, un arbre à cames latéral, 2.494 cm³ (105 ch DGM). Refroidissement par eau.
Alimentation : six carburateurs simple corps (2.5 V-6), injection Bosch L-Jetronic (2.5 V-6 dès 1983), injection mécanique + turbo (2.5 turbodiesel).
Transmission : roues AR motrices, embrayage monodisque à sec, boîte 5 synchronisée ou boîte 3 automatique, différentiel autobloquant. Levier au plancher.
Structure : caisse autoporteuse en tôle d'acier, roues AV indépendantes par trapèzes superposés et barre antiroulis, roues AR semi-indépendantes par pont De Dion, parallélogramme de Watt, demi-arbres de transmission et barre antiroulis, amortisseurs télescopiques AV/AR, barres de torsion AV, ressorts hélicoïdaux AR, disques AV/AR, assistance, direction à crémaillère assistée, jantes 14" ou 15".
Volume du coffre : 0,50 m³.
Vitesse maxi : 170 à 200 km/h.
Consommation : 7 l (TD, 90 km/h), 8,7 l (V-6, 90 km/h).

PERIODE A SUIVRE

Avril 1979 - avril 1987
(12.288 exemplaires, dont 2.977 turbodiesel).

TENDANCE

+11% par an

Une tendance qui ne veut pas dire grand-chose, la cote partant de très bas.
Le rythme se ralentit d'ailleurs sérieusement, tournant autour des 3 à 4 % par an sur les deux dernières années.

INDICE DE RARETE

Très rare 0 **1** 2 3 4 5 Courant

DISPONIBILITE PIECES

Totale pour la mécanique, quasi nulle pour le reste. Et à des prix astronomiques.

POINTS A SURVEILLER

Corrosion : endémique. Tout rouille et on ne trouve aucune pièce de remplacement.
Moteur : RAS.
Points faibles : lève-vitres mous du genou, synchro des six carbus, prix des pièces hors mécanique.

5.000 euros (V-6 2.5), 4.000 euros (V-6 2.0), 3.000 euros (turbodiesel).



Avec ses faux airs d'Alfetta GT, le coupé Sprint engage à rouler des mécaniques. Ça tombe bien, son châssis a été taillé pour ça.

L'intérieur d'une 1.5 Veloce. Ça fleure bon les années 80, mais la qualité des finitions laisse à désirer.

Le quatraplat est implanté très bas, ce qui a permis d'abaisser le centre de gravité.

ALFA ROMEO ALFASUD [10/1976 - 1989] • **Cote en 2006 :** 2.000 euros (1.3, 1.5, Veloce), 2.500 euros (QV) • **Cote en**

Alfa Romeo Alfasud Sprint

LE QUATRAPLAT PAS RAPLAPLA

+ Ligne - Moteurs brillants - Tenue de route

– Finition très moyenne - Corrosion - Commande de boîte

Que le purgatoire des Alfasud aura été long ! Autrefois considérées comme des sous-Alfa, des voitures de bricolos du dimanche, rongées par la rouille et pissant l'huile, les Sud' profitent d'un spectaculaire retour en grâce. Certains modèles commencent même à coûter cher. Allez savoir pourquoi, les coupés Sprint progressent à un rythme plus raisonnable que les berlines Ti. Une excellente raison pour se jeter dessus. Montez le son, vous n'allez pas en croire vos oreilles...

Il y a des autos qu'on reconnaît les yeux fermés. Des modèles dont l'identité sonore est tellement marquée qu'elle constitue une signature. L'Alfasud en est l'un des meilleurs exemples. En charge, elle renifle à mort des carbus. A la retenue, elle lâche un joli collier de perles. A l'accélération, elle "rocaille" à l'envi. Cette auto est une teigneuse, du genre à ne jamais desserrer les dents. Vous le savez, on résume souvent les Alfa à leur moteur. Certainement parce que ceux-ci sont exceptionnels, mais aussi et surtout parce qu'ils se sont longtemps accompagnés d'une certaine désinvolture dans la finition. L'Alfasud n'échappe pas à cette règle. Pourtant, elle n'embarque pas le mythique double arbre, mais un quatraplat qui a divisé la communauté alfiste aussi sûrement que le mur de Berlin a séparé le monde en deux. Et son dérivé, le coupé Sprint apparu en 1976 et dessiné par Giorgetto Giugiaro, ne fait pas mieux. Il agace avec sa sellerie fragile, ses commodos qui débloquent, quand ils ne vous restent tout simplement pas entre les mains. Le pompon ? D'innombrables ennuis électriques. A commencer par un tableau de bord qui finit, presque toujours, par se changer en sapin de Noël. C'est joli, mais ça ne fait pas très sérieux. Passe encore aujourd'hui, mais du temps où ces voitures étaient neuves, il y avait de quoi piquer de grosses colères. Et débouler en furie chez l'agent Alfa le plus proche ! Reste donc le moteur. Et là, c'est un ravissement. Sonore, comme je l'ai déjà évoqué, mais également technique. Avec ses quatre cylindres à plat et sa construction tout alu, il est léger et abaisse au maximum le centre de gravité. Son châssis est tout aussi dynamique et la Sprint, sûre de ses appuis, d'une belle neutralité, ne se laisse jamais intimider. Pas même par une Golf GTi. Sa boîte de vitesses ? Elle est bien étagée. Son freinage ? Il ne souffre d'aucune critique.

L'excellente tenue de route et les qualités du quatraplat méritent le détour

Serions-nous devenus indulgents ? Sans doute parce que, malgré une corrosion endémique, une image écornée et ses nombreux défauts de finition, la Sprint bénéficie désormais d'un capital sympathie mérité. Toutes ses versions profitent de ce retour de flamme. Même la plus basique, celle qui manque un petit peu de peps (1,3 l à un seul double corps, 76 puis 79 ch). Les Veloce (1.3 de 86 ch ou 1.5 de 95 ch), plus vivantes et dotées de chromes superfétatoires, rallient depuis longtemps les suffrages des puristes. Quant aux QV (Quadrifoglio Verde), elles représentent le haut du panier, tutoyant même le 200 chrono dans leur ultime évolution (1.7 et 118 ch), celle-ci intervenant après le restylage de 1983 qui a jeté aux orties tout ce qui brillait pour faire la fête au plastique avec ses boucliers qui en imposent. On aime ou on n'aime pas. Il y a clairement deux écoles, et c'est très bien ainsi.

A l'AR, le becquet est tout juste suggéré et sur cette version antérieure à 1983, on a encore droit à de vrais pare-chocs.



SPECIFICATIONS

Puissance fiscale : 6 CV, 8 CV.
Moteur : 4 cylindres à plat implanté longitudinalement à l'AV, bloc et culasses alu, un arbre à cames en tête par rangée de cylindres. 1.286 cm^3 (76 ch DIN), 1.351 cm^3 (79, 86 ch DIN), 1.490 cm^3 (85, 95, 105 ch DIN), 1.712 cm^3 (118 ch DIN). Refroidissement par eau.
Alimentation : un carburateur double corps inversé (1.3, 1.5), deux carburateurs double corps inversés.
Transmission : traction-avant, embrayage monodisque à sec, boîte 5 synchronisée. Levier au plancher.
Structure : caisse autoporteuse en tôle d'acier, roues AV indépendantes de type McPherson, barre de poussée et barre antiroulis, essieu AR rigide guidé par des tirants longitudinaux formant triangle de Watt, barre Panhard, amortisseurs hydrauliques et ressorts hélicoïdaux AV/AR, freins à disques AV(inboard)/AR, assistance par servofrein, direction à crémaillère, jantes 13" et 14".
Volume du coffre : 0,325 m^3.
Vitesse maxi : 165 à 196 km/h.
Consommation : 5,9 à 6,3 l (90 km/h).

PERIODE A SUIVRE

Octobre 1976 - 1989
(121.435 exemplaires toutes versions confondues, y compris le prototype 6C).



TENDANCE

Tendance soutenue par l'embellie de ces trois dernières années. **+8% par an**

INDICE DE RARETE

Très rare 0 1 **2** 3 4 5 **Courant**

DISPONIBILITE PIECES

Aucun problème pour la mécanique. Beaucoup plus compliqué pour la carrosserie.

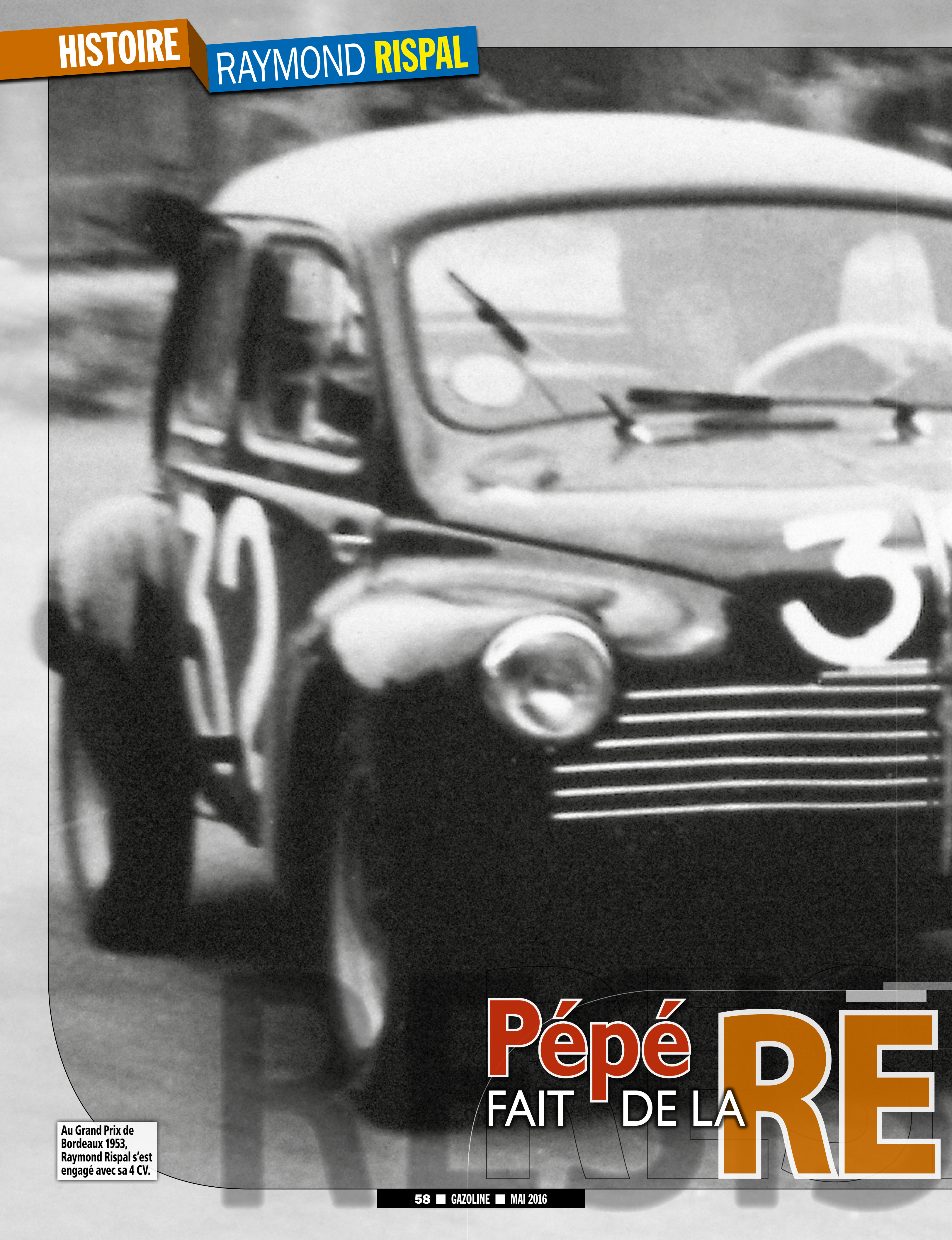


POINTS A SURVEILLER

Corrosion : quelle misère ! Si vous trouvez une Sprint bien conservée, sautez dessus, cela tient du miracle. Quels points surveiller ? C'est bien simple : toute l'auto, même et surtout derrière les protections en plastique des deuxièmes séries.
Moteur : hyper fiable. Veillez à remplacer les deux courroies de distribution selon les préconisations.
Points faibles : soucis électriques préoccupants, usure rapide de la boîte.

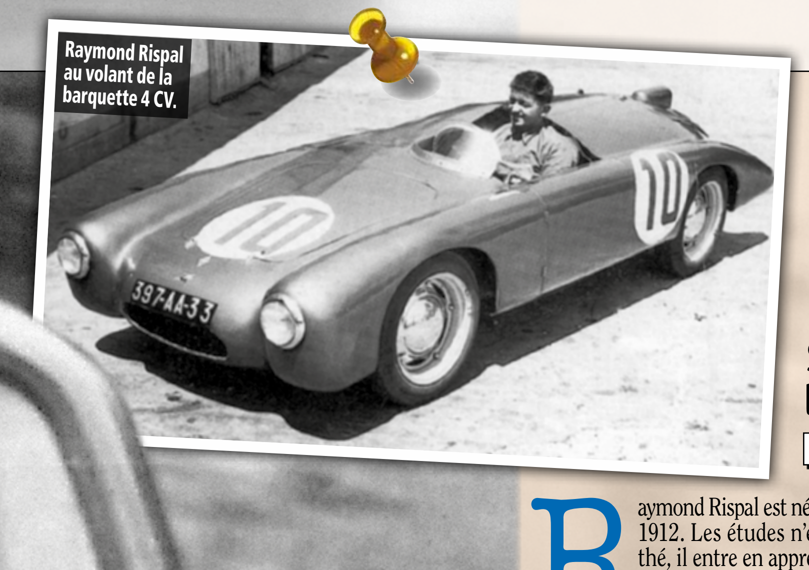
Dénicher une Sprint en bon état, autant vous prévenir, c'est mission quasi impossible. Malgré le traitement anticorrosion (Zincrometal), le coupé a commencé à rouiller dès sa naissance. La grande majorité est donc tombée en morceaux avant même que le moteur n'atteigne sa limite de péremption, qui est incroyable puisqu'on en connaît qui ont dépassé les 300.000 km ! Preuve que ce quatraplat est loin d'être le raplapla que ses détracteurs moquaient. ■

2016 : 4.000 euros (1.3, 1.5, Veloce), 5.000 euros (QV).



Pépé FAIT DE LA RÉ

Au Grand Prix de Bordeaux 1953, Raymond Rispal s'est engagé avec sa 4 CV.



Raymond Rispal au volant de la barquette 4 CV.

A près de 80 ans, celui qu'on appelait affectueusement le "pépé" aimait encore grimper à bord d'une monoplace pour en découdre avec les jeunots. Sa longévité en a même fait le plus vieux licencié de la FFSA, et sans doute d'Europe. Son secret ? Un amour incommensurable pour la course automobile né à la fin des années 20.

Texte **Jean-Luc Fournier** - Documents **DR**

Raymond Rispal est né à Bordeaux le 3 mars 1912. Les études n'étant pas sa tasse de thé, il entre en apprentissage dès l'âge de treize ans, démarrant sa carrière de "mécanicien-Géo Trouvetou" en transformant une chenillette Citroën-Kégresse qui avait fait la Croisière Jaune ! Il y greffe des roues jumelées afin que son père, exploitant forestier landais, puisse faire du débardage en forêt. Cet homme possédait également une Citroën 5 HP, et le jeune Raymond la conduisit dès ses douze ans !
En 1929, l'intrépide adolescent fait ses débuts en moto au guidon d'une Monet-Goyon, avec laquelle il effectue des démonstrations de sauts de tremplin sur les pistes d'hippodromes jusqu'à ce qu'une chute spectaculaire ne le stoppe dans ses élans acrobatiques. Après la Seconde Guerre mondiale, devenu agent Renault à Villenave-d'Ornon, il troque la moto pour l'automobile à la demande de son épouse qui ne supporte plus de le voir prendre autant de risques avec ses cascades. Dès sa première course, il remporte sa classe lors du Circuit du Sud-Ouest 1950, devant la Simca d'Alain Grand et la Singer de Mathieu Chrestien de Lihus. Il récidive au 1er Rallye de Dax disputé, lui aussi, en 1950. En 1951, il enlève à nouveau sa classe 750 cm^3 au Circuit du Sud-Ouest et au 2e Rallye de Dax. Il participe deux fois au Rallye Monte-Carlo. D'abord en 1951 comme copilote de la célèbre et libérée Anne-Cécile Rose-Itier sur une 4 CV 1063 client (châssis n° 15, n° de série 1.439.635). Modeste, il reconnaissait « être parti avec 336 autres participants et n'avoir terminé que 128e sur les 285 classés. En 1953, je partageais une Frégate avec Techeney et nous avons terminé dixième ! ». Entre-temps, il a acheté la 4 CV 1063 de Charles Lahaye (châssis n° 19, n° de série 1.439.627), la faisant immatriculer le 18 juin 1951 sous le numéro 8432 R 33. Avec cette mécanique affûtée, Raymond Rispal veut aller plus loin. Il la conserve telle quelle et fait l'acquisition d'une 1062 4 CV dont il dénude la plate-forme, la renforce et l'allège là où c'est nécessaire. Il lui adapte un moteur maison "gonflé" par le mécanicien bordelais. Le vaillant 4 cylindres développe 52 ch SAE gavé par deux carburateurs Zenith Stromberg 32 INA. Aidée par une boîte à quatre rapports et recouverte d'une carrosserie en aluminium signée d'un autre artisan girondin, M. Sourgen, l'auto immatriculée 397 AA 33 (n° de série 1.275.543) a fière allure. « Comme Sourgen ne maîtrisait pas bien la soudure, il s'est débrouillé pour les éviter au maximum en travaillant essentiellement avec un jeu de tas et des marteaux. C'était du grand art ! », racontait-il, ironique. La barquette – on disait "le tank" à l'époque – atteint les 140 km/h entre Bordeaux et Arcachon, sur la route nationale bombée et bordée de pins. Elle est engagée dans toutes les courses possibles : côtes, circuits, rallyes...


Raymond Rispal devant la 203 de René Amy au Grand Prix de Bordeaux 1954.

Agent Renault à Villenave-d'Ornon, Raymond Rispal se dessine une barquette sur base 4 CV

SISTANCE

RAYMOND RISPAL

En 1952, Rispal intègre l'Ecurie Atlantique dont tous les membres portaient, en signe distinctif, une casquette de coton à damiers noirs et blancs. Lors du 3e Rallye de Dax, il casse l'arbre de roue de sa 4 CV et démontre son savoir-faire en bricolant un dépannage de fortune en une demi-heure. Il reprend la course et rejoint l'arrivée, mais est éliminé pour avoir effectué la réparation dans un atelier de forgeron.
En 1953, il se met à nouveau en valeur à l'occasion du 1er Rallye d'Automne à La Rochelle où il place sa 4 CV en sixième position, derrière Doré, vainqueur à bord de sa Dyna Junior et membre de l'Ecurie Atlantique comme l'ami Raymond. Il termine ensuite brillant troisième au Circuit de Bressuire, le 27 juin 1954. Au Grand Prix de Bordeaux, le 24 avril 1955, il gagne sa classe devant son public et renouvelle ce succès sur le Circuit des Remparts à Angoulême, le 5 juin 1955. L'accident dramatique du Mans, survenu quelques jours plus tard, incite cependant les législateurs à modifier les règlements et contraintes techniques des voitures de course. La barquette devient ainsi un coupé en se voyant greffer un pavillon de Dauphine inversé, la lunette AR devenant pare-brise et vice versa. Ce n'est pas l'idéal pour l'aérodynamisme et Rispal l'utilisera finalement assez peu dans cette configuration. L'auto est aujourd'hui exposée au Manoir Automobile de Lohéac, débarrassée de son toit et restaurée.
Désireux de faire également ses preuves en circuit de vitesse, Raymond rêve d'une monoplace de Formule



Grand Prix de Bordeaux 1955 : victoire de classe.

La Lotus d'Innes Ireland fait l'intérieur à Rispal à Charade en 1958, à l'occasion du 1er Circuit de montagne d'Auvergne.

La 4 CV n° 24 de Rispal présentée à la mairie de Bordeaux lors de la création de l'Ecurie Atlantique.

Près de 1.000 courses à moto ou en voiture ! Le tout en 60 ans !

Junior type Stanguellini ou Gemini mais, faute de moyens financiers, il décide de s'en construire une. Equipée d'un moteur de Dauphine Gordini avec un radiateur latéral, elle reçoit une coque réalisée par un carrossier local, M. Ducourneau, avec lequel Rispal avait participé au Rallye de Dax en 1952 [NDLA : elle a été la propriété de Jacques Canuyt, un collectionneur passionné de Bordeaux dont les fils perpétuent le souvenir en courant à bord de quelques-unes de ses anciennes autos]. Manquant de puissance et finalement mal refroidie, elle ne fera pas de grands exploits face aux monoplaces italiennes ou anglaises, mais elle permet à Raymond Rispal de s'engager à Tunis, à Alger, en Espagne, au Portugal et même en lever de rideau au Grand Prix de Monaco en 1959. « Je n'ai jamais couru pour l'argent. Ma devise est "courir pour rire, pas pour mourir" », aimait-il à dire. Il n'empêche que sa barquette et sa monoplace sont disséquées dans le magazine l'*Automobile* et son garage est devenu un lieu de rendez-vous fréquenté par tous les amateurs de course automobile girondins, où la faconde et le bon sens de l'ami Raymond font le reste !
Il continue à courir en rallye et, après avoir décroché la 7e place au Rallye du Quercy en 1957, il remporte en particulier le Bordeaux Sud-Ouest en 1959 en compagnie de Claude Bouvier, son fidèle copilote. Ils étaient plus de 50 équipages au départ et seuls 16 parvinrent à Bordeaux après 950 kilomètres répartis en trois étapes. Ils finissent également neuvième du Rallye d'Automne à La Rochelle en cette année 1959, sans pour autant négliger la piste puisque Rispal engage sa Formule Junior à la course inaugurale du Circuit de Nogaro en 1960. Il termine sixième et heureux, malgré une concurrence mieux dotée. Il lui faut toutefois se rendre à l'évidence : sa monoplace est dépassée. Aussi choisit-il de ne plus participer qu'à des épreuves de catégorie Nationale. Il se lance donc dans la construction d'une Formule 4, un concept qui sera repris plus tard par Maurice Emile Pezous avec ses premières MEP. Capot d'ID 19 retaillé, éléments mécaniques prélevés sur des 4 CV et Dauphine Renault (suspensions, freins, roues et moteur), l'auto est économique à produire... mais peu performante. La FFSA abandonne cependant l'idée de la F4/Formule Nationale et lance la Formule France avec l'ensemble mécanique emprunté à la performante R8 Gordini. Déçu, Rispal abandonne sa F4 et fait l'acquisition d'une monoplace « construite par un autre », une ancienne Brabham BT10 de Formule Junior qu'il équipe d'un moteur de R8 Gordini 1300.
Il débute en 1964, lors de la Coupe de Vitesse qui ouvre la saison à Pau le 5 avril. On y retrouve, entre autres, Henri Grandsire qui fait effectuer les premiers tours de roues officiels à l'Alpine F3, Johnny Rives le journaliste automobile qui court sur Lotus 18, Jean-Pierre Jaussaud sur Cooper BMC, Henri Julien le futur constructeur des AGS F3, F2 et F1 et Eric Offenstadt, le motard émérite. Parti 9e, il termine 7e, ce qui est déjà une performance. Conscient de ses limites de pilote et des coûts afférents à la course automobile, il fait naturellement l'impasse sur le Grand Prix de Monaco F3 et sur les manches du tout nouveau Championnat de France de Formule 3, sauf sur celle organisée par M. Firino Martell sur l'aérodrome militaire de Cognac, le 8 août. Après avoir été contrôlée avec mansuétude par le grand – au double sens du terme – Robert Aumaitre, ex-Bugatti et ex-Gordini, la voiture de Raymond Rispal signe l'avant-dernier temps des 17 concurrents, à 25 secondes de la pole position. Peu intimidé par le niveau élevé de la concurrence – Henri Pescarolo fait ses débuts sur Grac –, le garagiste villenavais décroche une inespérée sixième place à l'arrivée ! Il s'inscrit encore au Grand Prix d'Albi le 13 septembre, mais ce sera sa dernière sortie en championnat.
Désormais, la belle bleue et son sympathique pilote vont se contenter de prendre part – pour le plaisir – à tous les slaloms, courses de côte ou courses interligues organisés dans le Sud-Ouest. En 1967, il finit troisième à la course de côte de La Bachellerie et, en 1975, il est vainqueur du Challenge Claude Larrieu qui récompense le meilleur pilote de course de côte de la Ligue Sud-Ouest. En 1981, alors qu'il a 69 ans, il participe à 28 épreuves (!) du calendrier sportif automobile du Sud-Ouest et remporte deux slaloms au scratch, ceux de Bordeaux-Brienne et Villeneuve-sur-Lot.
Celui que l'on appelle affectueusement "le pépé" – son style de conduite, fait de prudence et d'accélération-freinage, est reconnaissable entre tous – est, entre-temps, devenu la coqueluche des speakers. Tout en roulant les "r", il leur déclare avec l'enthousiasme d'un jeune pilote : « Je ne fume pas, je ne chasse pas, je ne vais pas au bistrot. Je n'aime que la course automobile. » Il devient une légende vivante à l'époque où les septuagénaires n'étaient pas aussi vifs qu'aujourd'hui. Casque ouvert, lunettes de vue sur le nez et un petit foulard autour du cou, il continuera à prendre du plaisir jusqu'au début des années 90, après avoir participé à près de mille épreuves moto et auto en 60 ans ! La Fédération Française du Sport Automobile, reconnaissante, lui octroiera une médaille d'or remise par Jean-Marie Balestre en personne en juillet 1988. A l'occasion de la Commémoration des Grand Prix de Bordeaux en 1989, il rencontre Jack Brabham, le constructeur champion du monde qui a donné son nom à la monoplace bleue de l'ami Rispal, avant de s'éteindre le 5 mai 1999 en soufflant les dernières bougies de son moteur et après avoir offert sa Formule 4 et sa Brabham à Pedro Gimenez, qui lui fournissait les pièces de rechange nécessaires. Gratuitement. Ça aussi, c'est à souligner. ■

Rispal et son compère Bouvier, vainqueurs du Rallye Bordeaux Sud-Ouest 1959 au volant de la barquette modifiée en coupé avec le toit inversé de Dauphine.



La poupe de la barquette avec ses ailes en fuseau et l'excroissance, sur le capot, pour permettre le passage des deux carbus.



On peut, aujourd'hui, admirer la barquette Rispal dans sa configuration originelle au Manoir de l'automobile de Lohéac.

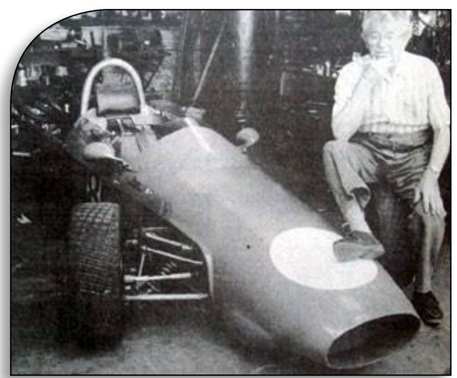
Louis Baillot d'Estivaux (à gauche), président de l'Automobile Club du Sud-Ouest, félicite Raymond Rispal à l'arrivée du rallye Bordeaux Sud-Ouest 1959 qu'il vient de remporter.



La monoplace de Raymond Rispal équipée du moteur Dauphine Gordini.



Rispal à Nogaro avec sa Formule 4.



"Pépé" Raymond a continué à courir avec sa Brabham à moteur R8 Gordini jusqu'à la fin des années 80. On le voit ici en 1989. Il avait 77 ans !

UN TAXI POUR Bratislava



En 2010, Peter et Brano Chrenka ont créé Authentic Slovakia, une société de taxis touristiques basée à Bratislava et qui présentait la particularité d'utiliser la Skoda 110 L que leur grand-père, Stefanik, venait de leur offrir. Six ans plus tard, l'entreprise tourne à plein régime et trois autres Skoda ont grossi ses rangs : une 100 de 1971, une 120 de 1980 et un Minivan 1203 de 1992, dont le premier exemplaire a été construit en 1968 et dont la carrosserie n'a quasiment pas évolué jusqu'à l'arrêt de sa production, en 1999.
C'est au petit matin que je retrouve les deux frères, l'un arrivé avec la 100 bleu ciel, l'autre avec la 110 L blanche. Nous avons rendez-vous sur le parking bondé de l'hôtel Devín, non loin du centre historique, de ses petites maisons traditionnelles et des églises de style baroque. Ici ont poussé des immeubles modernes, témoins de l'ébullition de cette jeune république slovaque. De l'autre côté du Danube, une fois passé le pont Slovenské Nàrodné Povstanie, l'architecture soviétique impose la puissance de ses bâtiments, aujourd'hui colorés et qui regroupent près de 70 % de la population locale.
Dans cette ville, posée à quelques encablures à peine de la frontière avec l'Autriche, le siècle précédent a laissé des traces, car après les affres du nazisme et la dictature instaurée par Jozef Tiso, c'est le joug communiste qui a étouffé toute velléité de démocratie ou de liberté individuelle. Un cauchemar qui s'est achevé en 1989 avec la chute du mur de Berlin et que font revivre nos deux trentenaires pour rendre hommage au rude parcours de leurs aïeux.
« Pour beaucoup de personnes, rouler en ancienne, c'est cool. Mais si nous avons choisi ces Skoda d'un autre temps, c'est surtout pour être raccord avec notre projet : faire découvrir notre capitale en totale immersion dans ce qu'elle était avant 1989. » Peter n'avait pourtant que sept ans lorsque le rideau de fer s'est déchiré. Mais ça l'a suffisamment marqué pour imaginer ce *Post socialist city tour.* « Nos excursions, c'est une manière de faire



Frères et passionnés de Skoda, Peter et Brano ont fondé une entreprise originale, une agence de tourisme qui présente deux particularités : elle ne propose que des visites de Bratislava et de ses environs à bord de Skoda anciennes, et presque exclusivement des circuits qui expliquent ce qu'était le pays sous l'ère soviétique. Invitation à une promenade décapante !

Texte et photos **Rodolphe Goupil**

Brano, le grand-père Stefanik et Peter, la tribu Chrenka...

Découvrir Bratislava autrement, telle est l'idée de mon taxi du jour qui me véhicule en Skoda

Petite pause sur les bords du Danube avec Peter et sa Skoda 100.





Peter Chrenka fait le taxi pour touriste depuis 2010. Sans jamais se lasser, et toujours au volant d'une des quatre Skoda de sa société.



Le petit 4 cylindres a été emprunté à la vieille 1000 MB. Ses 988 cm³ ont bien du mal à propulser la Skoda 100 au-delà de 120 km/h, mais le réseau routier de l'époque et les déplacements limités ne demandaient pas autre chose...

Sur le parcours, Brano explique ce qu'était la vie au temps du communisme

Rencontre impromptue dans une rue de Bratislava.

connaître ce que nous avons subi et de montrer ce que nous sommes aujourd'hui. »
Notre conversation est interrompue par l'arrivée de leurs clients australo-écossais en provenance de Dubaï. Les présentations faites, nous prenons place dans la 100 avec Brano, Peter souhaitant nous rejoindre plus tard pour les photos. L'hôtel devant lequel nous sommes symbolise le début de la plongée dans une autre époque. C'était le fief de la mafia locale sous l'ère de la République socialiste slovaque, aux ordres de Moscou. Tandis que notre chauffeur explicite le trajet que nous allons effectuer, je laisse mon regard s'attarder sur le cockpit de cette Skoda. Sobre, épuré, tendance cubisme assagi. On ne faisait pas dans le glamour en ce temps-là. C'est un peu à l'image du Slovensky Rozhlas, le triangle inversé qui abrite la radio d'Etat et que Brano nous fait longer. Nous grimpons ensuite vers les hauteurs de la ville, dans la partie résidentielle dominée par le Slavy Monument, cimetière des soldats soviétiques. Chargée à bloc, la voiture peine à monter vers le gigantesque mausolée exprimant à lui seul la propagande de l'oppresseur.
Brano s'arrête quelques instants devant l'immeuble Bonaparte avant d'enjamber le Danube pour se diriger vers les quartiers populaires dont les couleurs vives tentent de faire oublier le manque d'imagination des architectes. Au feu rouge, et entre deux explications, notre chauffeur évoque le plaisir de rouler à bord d'une Skoda, véritable usine à raviver des souvenirs et à créer des liens. « Un jour, raconte-t-il, un automobiliste vient à ma hauteur. Il baisse sa vitre et m'interpelle. C'était pour me donner une ligne d'échappement complète qu'il avait en stock dans son garage. Et qui ne lui servait à rien. Sous le régime communiste, plus de la moitié de la population slovaque possédait une Skoda 100. Pour la plupart, c'est un voyage à travers le temps. C'est aussi une vraie histoire d'amour, bien qu'elle nous rappelle la privation de nos libertés. »
Nous repartons vers les zones industrielles en pleine phase de destruction pour subir une restructuration de fond en comble. « Je suis passionné par l'histoire. Le communisme et son architecture sont indissociables de notre ville. Nous ne faisons pas forcément visiter les quartiers moyenâgeux. Nous nous focalisons davantage sur le XXe siècle », nous précise Brano avant de nous emmener vers les postes militaires frontaliers. Une route longe les bords du Danube d'un côté, un champ en friche de l'autre. Nous empruntons une artère qui nous rapproche de l'Autriche. Il stoppe la Skoda devant une clôture de barbelés qui entoure des blockhaus. « Ici, 200 personnes ont été fusillées pour avoir tenté de fuir à l'Ouest. En 1989, sur cet axe routier, il y avait un embouteillage monstre. Des milliers de Slovaques voulaient voir l'autre côté... », conclut Brano, le regard lointain. Les quatre heures de visite se sont écoulées à une vitesse vertigineuse. Il est temps de revenir vers le centre-ville pour déguster ensemble un traditionnel goulasch. Et épousseter ces souvenirs pour revenir à une vie meilleure... ■



CONTACT
AUTHENTIC SLOVAKIA, Peter et Brano Chrenka, www.authenticslovakia.com - info@authenticslovakia.com T. 00.421.908.308.234 (Brano) ou 00.421.915.705.392 (Peter).

Les barres d'immeubles n'avaient rien de glamour du temps du communisme. C'étaient des cages à poules, grises et tristes. Aujourd'hui, des couleurs vives tentent de faire oublier leur passé.

Cette pyramide inversée abrite la radio d'Etat. Un exemple parmi d'autres des étrangetés de l'architecture néosocialiste.

La maison Bonaparte est située dans la vieille ville, offrant une vue spectaculaire sur le château de Bratislava. C'est un immeuble d'habitation moderne dont la construction a suscité bien des polémiques et continue, aujourd'hui encore, à ternir l'image des politiques et des hommes d'affaires impliqués dans un vaste trafic d'influences.

MUZEUM **DOPRAVY** [BRATISLAVA]



Les Skoda sont en nombre dans un bâtiment tout entier dédié à la production tchécoslovaque.

LE SAVOIR-FAI

40 voitures, une vingtaine de motos, des bus, des camions et des locomotives se partagent l'ancienne gare ferroviaire de Bratislava, transformée en musée du transport slovaque. Un mélange des genres assumé et qui devrait s'étendre au nautisme et à l'aviation.

Texte et photos **Rodolphe Goupil**

Le musée Dopravy est logé dans l'ancienne gare ferroviaire de Bratislava. Du coup, trains et automobiles s'y mélangent.



Une dizaine de motos s'est progressivement installée dans les lieux, dont cette Sunbeam.

Ce prototype de minibus Tatra 603 MB n'a pas eu de suite commerciale. Dommage ?

RE Slovaque

Le musée Dopravy a élu domicile dans l'ancienne station de trains construite, au début du XXe siècle, en plein cœur de Bratislava. Vue de l'extérieur, la gigantesque bâtisse rectangulaire est une sorte de promontoire qui surplombe les alentours. Je traverse la grande avenue Prazská à l'angle Šancová, où m'a déposé mon taxi. Je franchis le pont pour accéder à l'entrée du musée, submergée par la végétation en contrebas. La brique rouge domine, contrastant nettement avec les constructions modernes du quartier. Aux abords de l'enceinte, tel un embouteillage, une imposante collection de camions tchèques, slovaques, russes et polonais dessine une sorte de haie d'honneur. De l'autre côté, les anciennes voies ferrées supportent d'incroyables locomotives. L'ambiance est saisissante... Je me présente au comptoir du petit bureau vintage. L'hôtesse d'accueil a bien du mal à me comprendre. Elle me demande de patienter et décroche son téléphone. A ma grande surprise, les Rolling Stones entament un *Brown Sugar* d'anthologie, préparant l'arrivée du directeur, Ernest Huska. L'homme, en costume cravate, vient à ma rencontre dans le hall principal où sont logées deux expositions permanentes. A gauche le ferroviaire, à droite les automobiles et motocyclettes antérieures à la Seconde Guerre mondiale. Quelques secondes plus tard et de manière abrupte, Mick Jagger laisse sa place à Yves Montand. Probablement pour des raisons diplomatiques. « A l'origine, ce musée était privé. Il regroupait des collectionneurs autour d'un projet commun, né en 1999.

Croiser en un même lieu locomotives à vapeur et voitures n'est pas banal

MUZEUM DOPRAVY [BRATISLAVA]



Dans le premier hall réservé aux anciennes étrangères, une Wanderer W51S de 1938 équipée du moteur 55 ch de la W50.

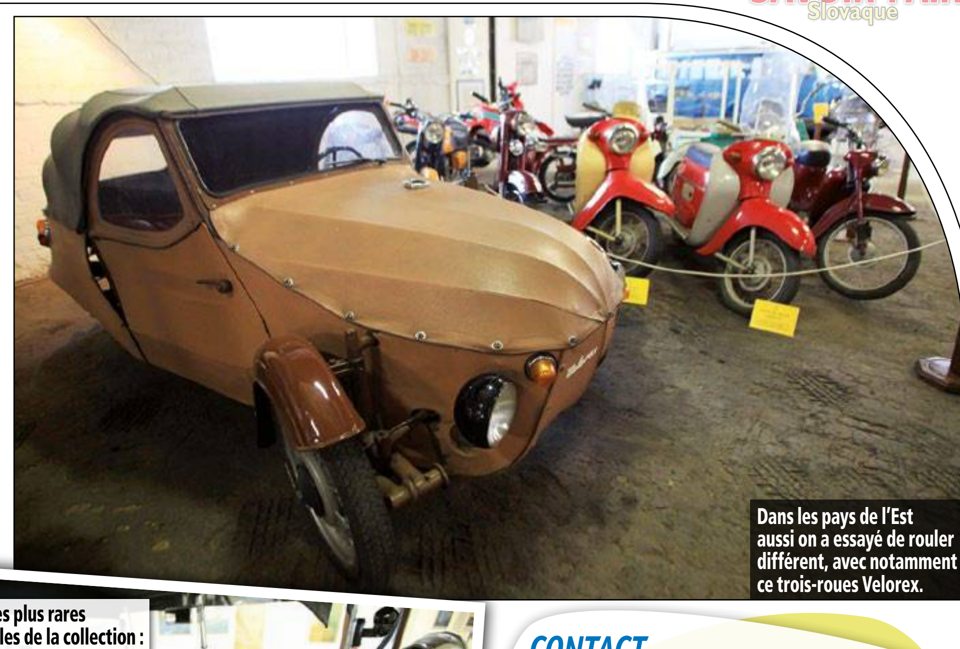
Désormais, il dépend du ministère de la Culture », m'explique le conservateur qui a pris son poste il y a trois semaines. « Nous ne sommes pas à proprement parler un temple de l'automobile. Nous présentons l'ensemble du savoir-faire technologique et industriel en matière de transport. » Une autre partie de ce patrimoine se trouve dans le port. C'est un bateau de 1936. « Dans les mois à venir, nous allons développer une véritable section maritime. Nous avons également pour objectif de nous ouvrir à l'aéronautique et à l'aérospatiale. »

Il m'invite à découvrir les deux premières salles, réservées à la locomotion d'avant 1940. Je suis d'abord attiré par deux bicyclettes d'origine anglaise et allemande, à larges roues AV, datant de la seconde moitié du XIX[e] siècle et suspendues dans les airs. Suit une magnifique brochette de motos anglaises. Notamment un tricycle Ariel superbement restauré et une extraordinaire Sunbeam à boîte séparée et ressorts de soupapes à l'air libre équipée d'un carburateur AMAL et de l'ensemble de ses accessoires d'origine. En face, le clan des Böhmerland, construites entre 1925 et 1939 à Schönlinde, dans le nord de la Bohême (Tchéquie). Conçus par Albin Leibisch, ces monocylindres bénéficiaient d'un cadre en tubes soudés aussi caractéristique que les couleurs dans lesquelles il était peint. Dans la continuité débute la présentation de la production tchécoslovaque d'entre-deux-guerres. Une Tatra 12 de 1929 bleue ouvre le bal du savoir-faire de l'époque. 12 HP pour une vitesse de 70 km/h. La carrosserie arbore une ligne très fluide dépourvue de calandre. A côté, celles qui lui ont succédé, une 57 de 1934 et une 57A de 1937, deux sœurs, lisses comme un nouveau-né et drapées de blanc, munies d'un 4 cylindres refroidi par air et dotées d'une suspension à roues AV indépendantes. 2 ch seulement les séparent. C'était peu et beaucoup à la fois quand on partait de 18 ch ! Plus loin, marchant également par paire, deux allemandes, une Mercedes 170 de 1933 et un coupé Wanderer W51S de 1938 d'une éblouissante élégance avec sa peinture bicolore noir et ivoire. Il emmenait ses passagers à 140 km/h. Ça donne le frisson...

La part belle est faite à Skoda, la seule marque du pays à exister encore

Les américaines de cette génération ne sont pas en reste et possèdent leur espace. On y admire une classique Ford A (1926) et une Buick 31 (1913), accompagnées par quelques motos : Indian Scout (1936), Indian Prince (1928), Harley-Davidson WLC... Ensuite, retour en Europe avec une belle Fiat Topolino de 1939 bicolore, dont le petit 4 cylindres de 569 cm^3 offrait 13 ch. Sa présence en ces lieux n'est pas si étonnante qu'il y paraît. Durant la Seconde Guerre mondiale, la République slovaque avait obtenu son indépendance après l'envahissement de la Tchécoslovaquie, à condition qu'elle rejoigne les forces de l'Axe. Ses liens avec l'Italie s'en sont trouvés resserrés.

Nous quittons le Hall A pour le B par le quai des voyageurs. Là trône la locomotive Ganz Ex6 de 1914 qui assurait la liaison entre Bratislava et Vienne. Un peu plus de 60 km séparent les deux capitales. Juste assez pour faire bouillir la chaudière ! Dans le second bâtiment sont regroupées les réalisations tchécoslovaques d'après-guerre. On y est accueilli par des véhicules militaires et une mise en scène macabre complétée par la projection d'une vidéo qui immerge le visiteur dans le conflit, avant de laisser la place à la star des lieux. Skoda. « Dès 1945, c'était l'une des usines les plus performantes en Europe », m'explique Ernest. Il dévoile ainsi un coach 1101 Tudor



Dans les pays de l'Est aussi on a essayé de rouler différent, avec notamment ce trois-roues Velorex.

L'un des plus rares véhicules de la collection : une Tatra 12 de 1929.

CONTACT

MÚZEUM DOPRAVY, Sancovà 1/A – 81105 Bratislava (Slovaquie).
www.muzeumdopravy.com
muzeumdopravy@stm-ke.sk
T. : 00.421.2.5244.4163 - F. : 00.421.2.5249.4021
Ouvert du mardi au dimanche, de 10h à 17h. Entrée gratuite le premier dimanche de chaque mois. Tarif(s) : 3,30 euros, 1,50 euro pour les enfants de plus de 6 ans. Prix de groupe ou billet familial (par exemple : 8 euros pour un couple et jusqu'à trois enfants les accompagnant).



L'irruption de la mode américaine n'a pas épargné la production locale, à l'image de cette Skoda Tudor 1101 de 1946.

de 1946. 1.089 cm³ pour 32 ch. L'évolution de la Popular 1100, mais dont la partie antérieure a été totalement redessinée, les phares étant désormais intégrés aux ailes, ce qui, associé à sa calandre, lui donne des faux airs de 203. A ses côtés, je découvre une Octavia de 1963 et une sublime 1000 MBX type 990T de 1967. Encore un coach, mais sans montant central, tout rutilant de chromes et recevant un moteur carré de 988 cm³ en aluminium coulé développant ici 52 ch grâce à deux carburateurs montés sur une tubulure spéciale. En face, le minibus Tatra 603 MB de 1962 semble sortir de l'usine. Il est donné pour une vitesse de pointe de 120 km/h et une consommation de 16 l. « C'était un prototype, m'explique Ernest Huska. L'idée était de développer un véhicule de transport de personnes sur la base de la berline 603. On aurait pu y accueillir onze passagers, mais le projet n'a pas eu de suite... » Et nous achevons la visite par un clin d'œil au passé sportif de la marque avec quelques autos de la gloire locale, le pilote Hubert Histricky, vainqueur de nombreux rallyes dans les pays de l'Est, notamment au volant de sa 130 LR. Digne héritière de la mythique 130 RS qui a offert au constructeur ses plus beaux résultats. Depuis, Skoda est entré dans le giron de Volkswagen. Pour son plus grand bien, y compris au niveau compétition. Pour l'heure en WRC-2. En attendant mieux ? ■



Une rare Tatra 57 de 1934.



Au premier plan, une 130 LR appartenant à l'Hubert Racing Team et au palmarès impressionnant.



Réfection et réglages d'un allumeur
Collectif, éd. Pixel Press Studio, 44 p., format 218 x 285 mm, 600 photos.
Réfection d'un allumeur, montage et calage après passage au banc. *Réf. Pix 1029*
14€

Et retrouvez toutes nos parutions sur autotech.gazoline.net



Rénovation d'une crémaillère de direction
Collectif, éd. Pixel Press Studio, 60 p., format 218 x 285 mm, 645 photos.
Rénovation d'une crémaillère de direction sur divers modèles (2 CV, Panhard, 203, R4 et Spitfire). *Réf. Pix 1070*



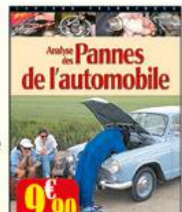
Accessoires électriques
Collectif, éd. Pixel Press Studio, 52 p., format 218 x 285 mm, 542 photos.
14 fiches pour rénover un alternateur, une dynamo, un démarreur, ajouter un mano de pression d'huile… *Réf. Pix 1016*



La révision
Collectif, éd. Pixel Press Studio, 52 p., format 218 x 285 mm, 440 photos.
En 19 grandes étapes, toutes les phases à respecter pour une révision dans les règles de l'art. *Réf. Pix 1015*
18€

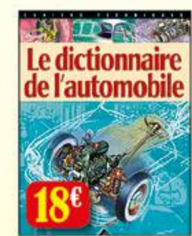
Réfection et réglages des carbus Weber DCOE
Collectif, éd. Pixel Press Studio, 44 p., format 218 x 285 mm, 450 photos.
Rénovation, synchronisation et réglages des carbus Weber. Avec en prime le tableau d'affectation des DCOE. *Réf. Pix 1030*
14€

Analyse des pannes de l'automobile
Collectif, éd. Pixel Press Studio, 36 p., format 168 x 230 mm, 50 photos.
Déterminer l'origine d'une panne devient un jeu d'enfants avec ce guide didactique. *Réf. Pix 1018*



Rénovation d'une pompe d'injection indirecte Kugelfischer
Collectif, éd. Pixel Press Studio, 60 p., format 218 x 285 mm, 580 photos.
Remise en état de la pompe d'injection mécanique montée sur 404, 504… *Réf. Pix 1065*





Le dictionnaire de l'automobile
Collectif, éd. Pixel Press Studio, 84 p., format 168 x 230 mm, 273 photos.
Tous les termes techniques décortiqués : carrosserie, freinage, moteur, transmission, direction… *Réf. Pix 1010*



Réfection et réglages des carbus SU
Collectif, éd. Pixel Press Studio, 36 p., format 218 x 285 mm, 330 photos.
La procédure de rénovation de carbus SU, applicable aux modèles produits jusqu'aux années 80. *Réf. Pix 1019*

Comment bien acheter une voiture ancienne ?
Collectif, éd. Pixel Press Studio, 28 p., format 210 x 297 mm, 79 photos.
Tous les pièges à éviter, les check-up administratif, technique et routier et un original système de notation pour évaluer l'auto que vous convoitez. Un best-seller. *Réf. Pix 1050*
6€50



Dépose et pose d'un pavillon de DS
Collectif, éd. Pixel Press Studio, 28 p., format 210 x 297 mm, 249 photos.
Une procédure qui s'applique aux DS et ID antérieures à septembre 1971 (pavillons vissés). *Réf. Pix 1043*

Rénovation d'un amortisseur à bras Peugeot
Collectif, éd. Pixel Press Studio, 24 p., format 210 x 297 mm, 255 photos.
Une méthodologie qui ne nécessite aucun outil spécial et aisément reproductible. *Réf. Pix 1035*





Rénovation et calage d'une magnéto
Collectif, éd. Pixel Press Studio, 20 p., format 210 x 297 mm, 131 photos.
Une procédure expliquée dans les moindres détails pour mieux comprendre ce type d'allumage. *Réf. Pix 1033*
6€50



Rénovation d'un boîtier de direction
Collectif, éd. Pixel Press Studio, 16 p., format 210 x 297 mm, 163 photos.
Pas à pas, une méthode simple et efficace pour remplacer roulements et joints spi. *Réf. Pix 1036*

Rénovation d'une crémaillère de Peugeot 203
Collectif, éd. Pixel Press Studio, 20 p., format 210 x 297 mm, 217 photos.
Pas à pas, une méthode sans faille pour procéder vous-même à cette opération. *Réf. Pix 1034*
6€50

Pense pas bête mécanique
Collectif, éd. Pixel Press Studio, 20 p., format 210 x 297 mm, 111 photos.
Un indispensable document à ranger précieusement dans sa boîte à gants avant de partir en vacances. *Réf. Pix 1040*



Autotech GAZOLINE — VIVRE AU QUOTIDIEN LA VOITURE ANCIENNE — autotech.gazoline.net

BON DE COMMANDE

A découper ou à photocopier et à renvoyer à AUTOTECH GAZOLINE - BP1 - 78870 BAILLY (FRANCE) accompagné de votre règlement

❍ Oui, je souhaite passer commande du (des) ouvrage(s) suivant(s) :

Réf.	Titre	Prix
	TOTAL	
	+ 20 % du total de votre commande (frais de port et d'emballage)*	
	TOTAL DÛ	

**Exemple : (36 euros x 20) ÷ 100 = 7,20 euros de frais de port*
Le total dû sera de 36 euros + 7,20 euros soit 43,20 euros

Nom/Prénom

Adresse

Code postal　　Ville

Je choisis le mode de règlement suivant ☐ Chèque bancaire ci-joint à l'ordre de PIXEL PRESS STUDIO
☐ Mandat postal　☐ Carte bancaire
☐ Eurocard　☐ Mastercard　☐ Visa

Signature

Numéro de carte bleue

Date d'expiration　　OBLIGATOIRE　Numéro de contrôle　Ce numéro est le dernier bloc de trois chiffres que vous trouverez sur le panneau signature au dos de votre carte.

En application de l'article 27 de la loi du 6 janvier 1978, les informations ci-dessus sont indispensables au traitement de votre commande et sont exclusivement communiquées aux destinataires la traitant. Elles peuvent donner lieu à l'exercice du droit d'accès et de rectification auprès de Pixel Press Studio. Si vous ne souhaitez pas que vos nom et adresse soient cédés ultérieurement, cochez la case ci-contre. ❑

LES ÉCHOS DE L'ATELIER

Touche pas à mon ancienne ! Le 1er juillet, les véhicules essence antérieurs à 1997 seront interdits de circuler dans Paris intra-muros (motos d'avant juin 2000, véhicules diesel d'avant 2001), entre 8h du matin et 20h le soir, du lundi au vendredi, puis très rapidement à l'intérieur du périmètre délimité par l'A86. Sept millions d'habitants sont concernés, dont une grande majorité n'a d'autre choix que de prendre sa voiture pour se rendre à son travail, faute de transports en communs adaptés. Ainsi en a décidé la mairie de Paris. Si, sur l'idée d'améliorer la qualité de l'air que nous respirons, on ne peut qu'adhérer au principe, c'est la méthode et son champ d'application qui prêtent le flanc à la colère : l'interdiction plutôt que l'incitation. Avec son terrible corollaire : faites ce que je vous dis, pas ce que je fais. Parce que si la mairie avait fait son mea culpa en jetant aux orties son propre parc automobile diesel pour se rabattre sur la simple location d'Autolib' pour ses déplacements, si elle avait mis son veto au remplacement des bus de la RATP par des GPL en lieu et place des diesel, si elle avait construit des parkings sur lesquels garer son véhicule pour ensuite prendre un bus, un métro, un RER ou un train de banlieue circulant désormais toute la nuit, si elle avait subventionné la création de nouvelles lignes de banlieue à banlieue, si elle avait clairement dit que le diesel doit être interdit au nom du risque sanitaire qu'il représente et si, dans le même temps, Etat, région et ville s'étaient entendus pour tenir un même discours contre le lobby automobile qui est parvenu, à Bruxelles, à faire reculer les élus sur l'application de nouvelles normes antipollution, alors oui, nous pourrions être sensibles à ce message. Mais il n'en est rien. Pire : la ville de Paris fait preuve d'une écœurante hypocrisie à se cacher derrière l'Etat, responsable, à l'en croire, du diktat qu'elle impose. Elle joue même les Calimero en proposant des mesurettes à la seule destination des Parisiens (remboursement du Pass Navigo, abonnements Autolib' gratuits ou à taux réduit, subventions ridicules pour l'achat d'un véhicule électrique...), oubliant tous ceux qui viennent, de loin, travailler dans la capitale. Elle consent, du bout des lèvres, à des dérogations (il semblerait que les véhicules immatriculés en carte grise collection soient protégés, tout comme ceux qui exercent une activité commerciale en rapport avec le tourisme et avec un véhicule de plus de 20 ans...), mais elle rétablit en fait un *ausweis* de triste mémoire, car la dernière fois où des catégories de véhicules ont été interdites dans Paris, c'était durant l'Occupation nazie. Le rapprochement est singulier et pousse à une seule option, entrer en résistance. Touche pas à mon ancienne ! ■

Philippe Sauvat et Paul Fraysse



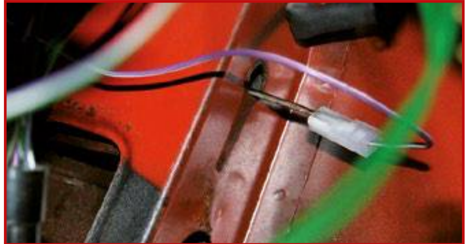
CONNEXIONS ÉLECTRIQUES [2]

Nous pensions pouvoir nous passer du remplacement du faisceau AR. Raté. En le testant, nous nous sommes aperçus que certaines connexions ne se faisaient plus, notamment au niveau des clignotants. Il doit y avoir quelques fils mal branchés ou coupés. Du coup, nous en avons commandé un (deux modèles, avec ou sans overdrive), et c'est reparti pour un tour !

Texte **Philippe Sauvat** et **Paul Fraysse** - Photos **Sven Larsson**



6 MONTAGE DES ECLAIRAGES DE COURTOISIE



1 Repérer le fil violet/blanc ◐ équipé d'un connecteur Lucar. Il va falloir lui faire traverser la cloison pour l'amener sur le pied de porte AV. Pour l'aider, nous l'avons monté sur une petite baguette de soudure bien rigide.





2 Connecter le fil au contacteur de portière.



3 Mettre en place le contacteur et le fixer. Sur les modèles postérieurs à FH100020, il y a deux contacteurs : un à gauche, un à droite. Répéter l'opération pour le second si nécessaire.





4 Côté gauche, on termine la connexion du faisceau avec le contacteur de stop.





5 Mettre en place le bandeau de finition.



6 Faire prendre, sans les serrer, les deux premières vis de fixation.





7 Equiper le porte-ampoule de la lampe de courtoisie d'une ampoule et le clipser sur son support.



8 Fixer le porte-ampoule.



9 Procéder de la même manière pour le deuxième porte-ampoule et mettre en place toutes les vis de fixation du bandeau, puis les serrer.



7 EXTRACTION DU FAISCEAU AR





1 Pour déposer ce faisceau, il faut soulever la moquette. Donc enlever les sièges. On commence par celui du conducteur. Avancer au maximum l'assise et retirer les deux vis de fixation des glissières. Reculer ensuite l'assise et faire de même avec les deux vis antérieures.



2 Déposer le siège.





3 Déposer la vis de fixation du brin central de la ceinture de sécurité. Puis celle de la ceinture, côté porte.



4 Retirer l'accroche de la ceinture de sécurité après avoir déconnecté le fil d'alerte de ceinture non enclenchée.





5 Soulever la moquette.



6 Décoller la thibaude jusqu'à faire apparaître le faisceau (une thibaude qui, en fait, n'a pas lieu d'être car il n'y en a pas d'origine).



7 Relever l'agrafe de maintien du faisceau côté accroche de ceinture.



8 Le faisceau passant ensuite dans le corps creux autour du passage de roue, déposer les vis de fixation du carton de fermeture.







9 Déposer le boîtier d'accroche du clips de ceinture de sécurité.


10 Déclipser les fixations de la capote.


11 Déposer les vis de fixation du mécanisme de capotage. Procéder de la même manière côté passager.


12 Replier la capote et son mécanisme pour dégager la barre de fixation centrale.



13 Retirer les deux vis de fixation de la barre centrale.




14 Déposer la capote.


15 Retirer l'enjoliveur de pied milieu.


16 Extraire le carton de fermeture.


17 Relever l'agrafe de maintien du faisceau côté traverse AV.


18 Ramener le faisceau vers l'AR de la voiture.




19 Déconnecter le fil d'alerte de ceinture de sécurité passager non enclenchée.


20 Retirer le siège passager et le brin central de ceinture, puis la fixation de la ceinture côté porte.


21 Enlever la moquette.


22 Tout ça pour récupérer le petit bout de faisceau relié au témoin de présence d'un passager sur le siège (seules certaines Spitfire 1500 en sont équipées).


23 Ramener le faisceau vers le trou de passage côté conducteur.


24 Tirer le faisceau vers l'AR et extraire toute cette partie antérieure.


25 Nous poursuivons dans le coffre à bagages où, disons-le tout de suite, nous ne prenons même pas la peine de repérer les fils qui ont été peints et manifestement remontés en dépit du bon sens. Nous ôtons donc les caches et les déconnectons un par un.


26 Relever les agrafes de maintien.




27 Déposer l'écrou de maintien ainsi que la masse.




28 Récupérer le contacteur d'ouverture de coffre que nous remonterons sur le faisceau neuf.


29 Ramener le faisceau vers l'intérieur de la voiture et l'extraire.





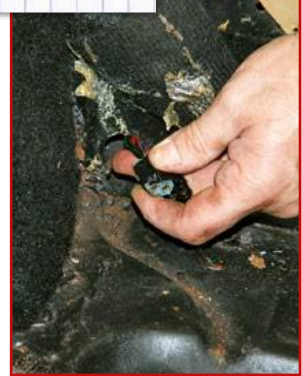


8 MISE EN PLACE DU FAISCEAU AR





1 Introduire le faisceau dans le corps creux de passage de roue et le faire sortir par le trou de passage côté fixation de ceinture conducteur.





2 Le mettre en place en respectant les bifurcations.



3 Le faire passer sous la traverse AV.



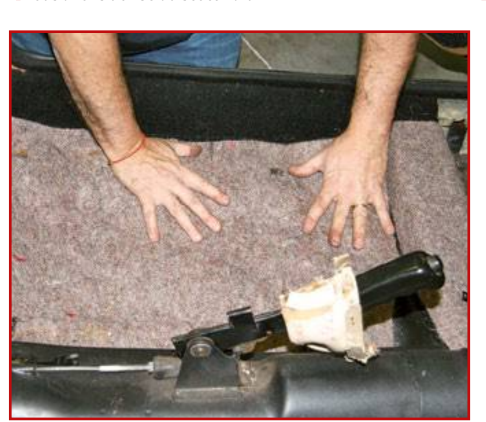


4 Pour le maintenir en place, nous avons utilisé du scotch alu.





5 Faire cheminer le faisceau jusqu'à ce que sorte, à travers la thibaude, la connectique reliée au témoin d'alerte de la présence d'un passager à l'AV.



6 Recoller la thibaude (scotch double face, par exemple). A ce niveau-là, nous l'avons laissée. Par contre, nous l'avons supprimée sous la moquette des planchers AV.



7 Ne pas oublier de rabattre les agrafes.

8 Remettre en place la moquette.



9 Faire sortir les deux connectiques de ceintures de sécurité.





10 Faire cheminer le faisceau à travers les corps creux jusqu'à déboucher côté blocs optiques.



11 Déposer le support de cache.



12 Connecter le feu de recul : fil vert foncé/brun ●.

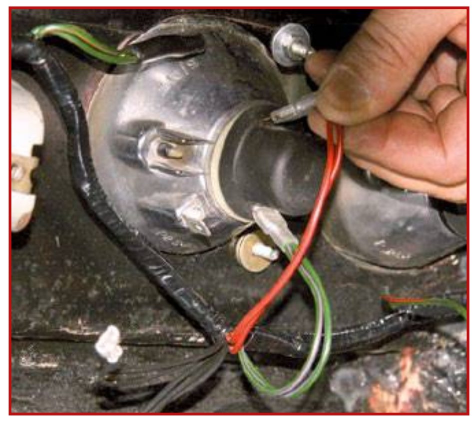


13 Remettre en place le support de cache.





14 Connecter l'alimentation des feux stops (deux fils verts foncés/violet ●●) au connecteur doré.



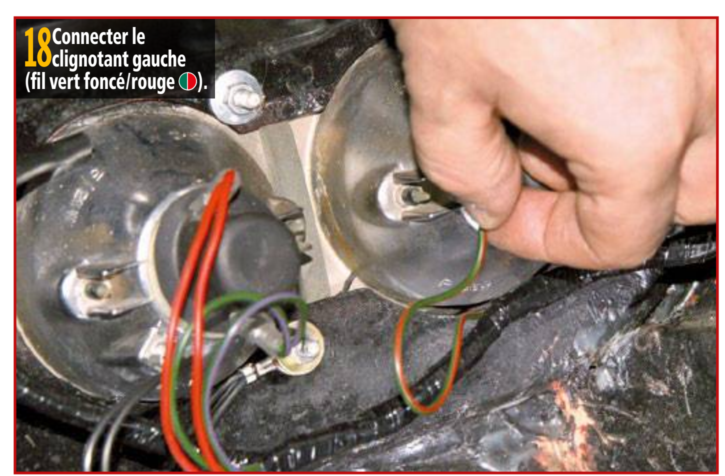
15 Connecter les veilleuses (deux fils rouges ●●) au connecteur argenté.



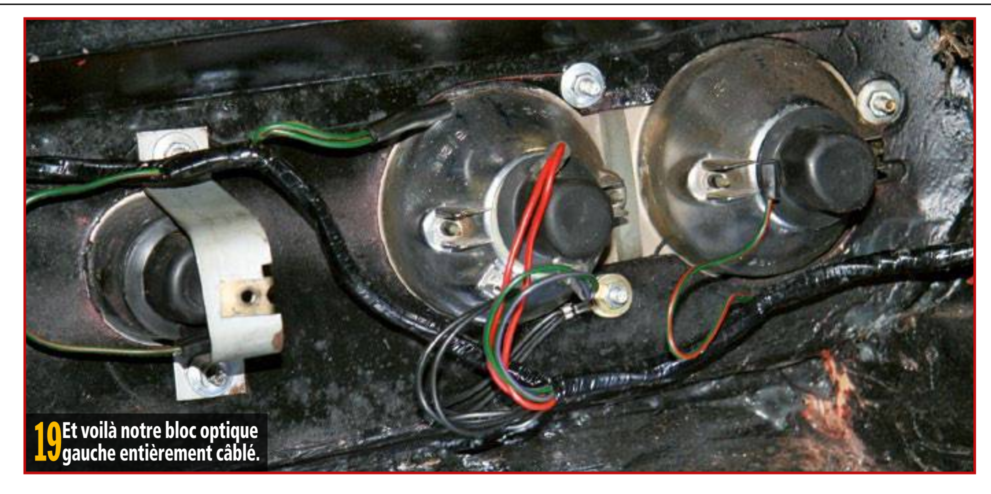
16 Connecter le fil de masse (deux fils noirs ●●) et mettre en place écrou et rondelle.



17 Serrer jusqu'au blocage.



18 Connecter le clignotant gauche (fil vert foncé/rouge ●).



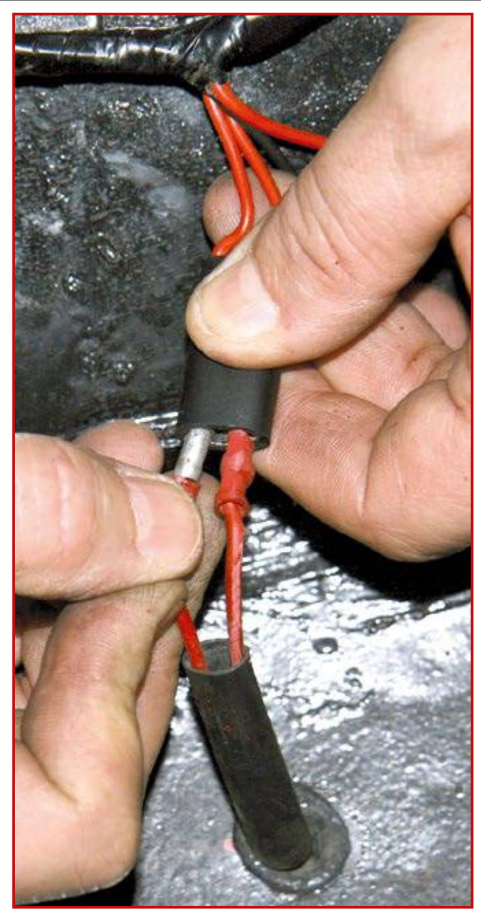
19 Et voilà notre bloc optique gauche entièrement câblé.







20 Mettre en place et fixer le cache. Procéder de la même manière pour le bloc optique droit (le fil du clignotant droit est vert foncé/blanc ◐, c'est la seule différence).



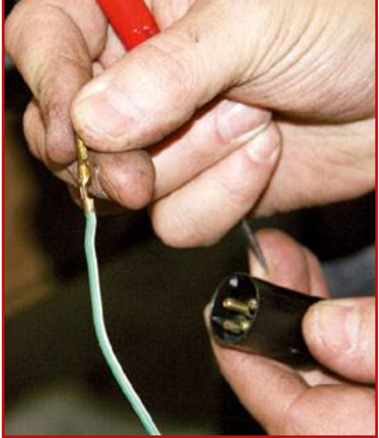
21 Connecter les deux broches des deux ampoules d'éclaireur de plaque (fils rouges ●●, cosses rondes).



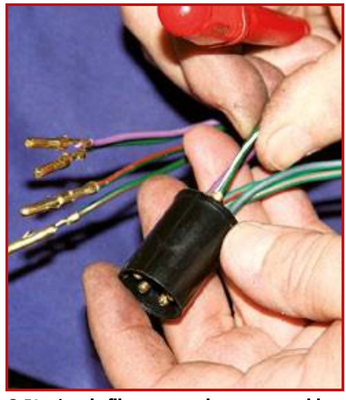
22 Relier les deux cosses bananes qui restent et dont on ne comprend pas trop l'utilité pour l'heure. Sans doute s'agit-il de la dérivation du fusible pour les feux AR.







23 Nous en avons terminé avec la connectique dans le coffre à bagages. Nous revenons à l'AV pour préparer le connecteur qui assure la liaison avec le faisceau AV. Le faisceau neuf n'en étant pas équipé, il nous faut récupérer l'ancien, extraire les fils un à un pour brancher les nouveaux, dans le même ordre. On commence par sortir un premier fil en repoussant l'ergot de maintien à l'aide d'une petite pointe de tournevis.



24 Insérer le fil correspondant en ayant bien pris soin d'ouvrir les ergots. Le repousser jusqu'à ce qu'il se bloque dans son logement.



25 Procéder de la même manière pour les autres fils en veillant bien à les remonter dans l'ordre. Relier les deux connecteurs (faisceau AV/faisceau AR).



26 Connecter la jauge à essence.

27 Connecter l'éclairage de plaque de police.

[A suivre]

DÉMONTER LA BOÎTE DE VITESSES [1]



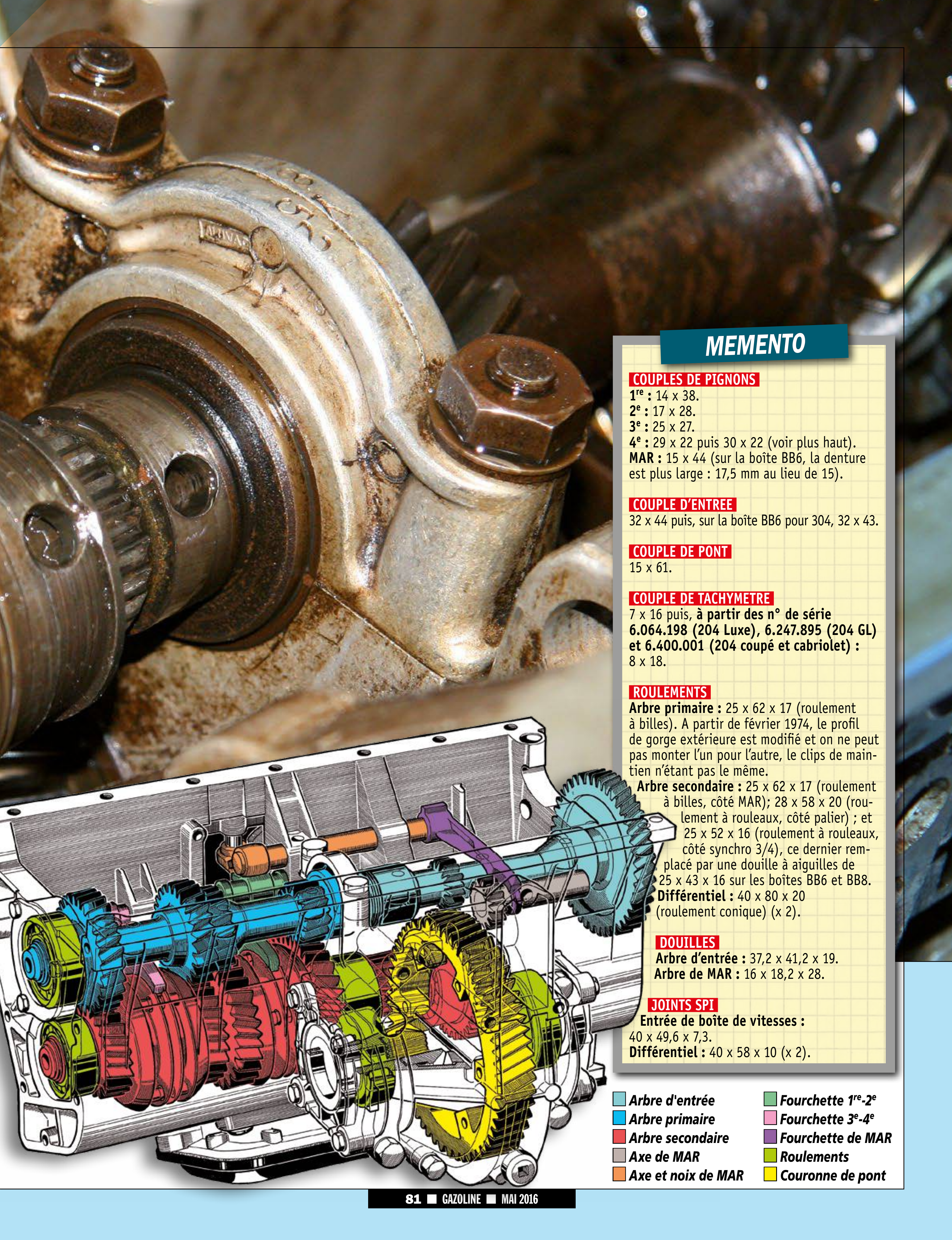
Il paraît que ça fait peur une boîte de 204. Sans doute parce que le Manuel présente un coffret d'outillage imposant. Pourtant, nul besoin de tout cet attirail pour démonter consciencieusement l'ensemble des éléments. Il suffit juste de suivre la méthodologie préconisée par les ingénieurs sochaliens, et ça se passe sans douleur. Un vrai bonheur.

Texte **Philippe Sauvat** et **Paul Fraysse** - Photos **Sven Larsson**

Au fil des ans, Peugeot a monté trois types de boîte de vitesses (BB1 au lancement, BB6 à partir d'avril 1969 et BB8 à partir d'octobre 1975), mais en n'intégrant que des évolutions mineures. La plus "visible" concerne la liaison entre l'arbre d'entrée et l'arbre primaire. **A partir des n° de série 6.066.035 (204 Luxe), 6.316.980 (204 GL), 6.694.651 (204 break), 6.408.231 (204 cabriolet), 6.457.527 (204 coupé) et 6.500.912 (204 U4),** elle est assurée par un anneau d'arrêt à bec (un circlips, si vous préférez) placé dans une gorge circulaire en remplacement de la goupille Mécanindus maintenue par un ressort. Dans le même temps, sur l'arbre primaire, le pignon de renvoi de quatrième gagne une dent, ce qui modifie très légèrement le rapport de démultiplication qui passe de 0,959 à 0,991 pour une démultiplication finale de 0,243 au lieu de 0,236. La 204 ne tire cependant pas plus long, le régime moteur maximal ayant été, entre-temps, abaissé. Parallèlement, les arbres primaire et secondaire sont désormais maintenus par des rondelles élastiques de 20,3 mm de diamètre intérieur (au lieu de 25,3 mm) et par des joncs de 18,3 mm (au lieu de 22,9 mm).

Autre changement intervenu quelques semaines après le précédent, **à partir des n° de série 6.066.526 (204 Luxe), 6.334.612 (204 GL), 6.702.647 (204 break), 6.409.651 (204 cabriolet), 6.459.995 (204 coupé) et 6.500.965 (204 U4),** le manchon de crabotage du synchroniseur de 1re/2e comporte 24 dents au lieu de 21, le diamètre du synchro étant de 88 mm au lieu de 85. Les pignons récepteurs sont modifiés en conséquence avec cône de 91 mm de diamètre au lieu de 88 et crabot de 24 dents au lieu de 21. L'augmentation du diamètre du synchro de 1re/2e a également nécessité le décalage de la denture du pignon de première sur l'arbre primaire. La fourchette de 1re/2e présente par ailleurs une ouverture de 84,54 mm au lieu de 79.

Il y a eu d'autres adaptations déjà listées dans le premier chapitre de cette étude, bien moins importantes, et nous les rappellerons au fur et à mesure. En attendant, voici un petit mémento qui sera bien utile pour la suite. ■



MEMENTO

COUPLES DE PIGNONS

1re : 14 x 38.
2e : 17 x 28.
3e : 25 x 27.
4e : 29 x 22 puis 30 x 22 (voir plus haut).
MAR : 15 x 44 (sur la boîte BB6, la denture est plus large : 17,5 mm au lieu de 15).

COUPLE D'ENTREE

32 x 44 puis, sur la boîte BB6 pour 304, 32 x 43.

COUPLE DE PONT

15 x 61.

COUPLE DE TACHYMETRE

7 x 16 puis, **à partir des n° de série 6.064.198 (204 Luxe), 6.247.895 (204 GL) et 6.400.001 (204 coupé et cabriolet) :** 8 x 18.

ROULEMENTS

Arbre primaire : 25 x 62 x 17 (roulement à billes). A partir de février 1974, le profil de gorge extérieure est modifié et on ne peut pas monter l'un pour l'autre, le clips de maintien n'étant pas le même.
Arbre secondaire : 25 x 62 x 17 (roulement à billes, côté MAR); 28 x 58 x 20 (roulement à rouleaux, côté palier) ; et 25 x 52 x 16 (roulement à rouleaux, côté synchro 3/4), ce dernier remplacé par une douille à aiguilles de 25 x 43 x 16 sur les boîtes BB6 et BB8.
Différentiel : 40 x 80 x 20 (roulement conique) (x 2).

DOUILLES

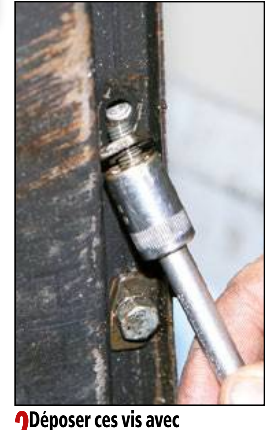
Arbre d'entrée : 37,2 x 41,2 x 19.
Arbre de MAR : 16 x 18,2 x 28.

JOINTS SPI

Entrée de boîte de vitesses : 40 x 49,6 x 7,3.
Différentiel : 40 x 58 x 10 (x 2).

1 DEPOSE DU DIFFERENTIEL


1 Débloquer les vis de fixation du bac en tôle.



2 Déposer ces vis avec leur plaque d'appui.


3 Enlever le bac en tôle.


4 Déposer les deux vis de fixation de la crépine de pompe à huile.



5 Déposer la crépine.



6 Débloquer les quatre vis de fixation du couvercle de pont droit.


7 Les déposer avec leur rondelle.


8 Procéder de même pour le couvercle de pont gauche. Repérer le sens de montage. Pour les besoins de la démonstration, nous avons tracé des traits, mais des coups de pointeau sont plus efficaces. Deux, par exemple, pour le côté droit, un pour le côté gauche. Faits sur le couvercle et sur le carter.


9 Débloquer les huit vis de fixation du carter de pont.



10 Les dévisser et les déposer avec leur rondelle. Il y en a quatre courtes et quatre longues, ces dernières étant équipées d'un joint torique.


11 Enlever le carter de pont.


12 Dégager les deux couvercles de pont en les repérant soigneusement (côté droit, côté gauche).



13 Les ranger dans un sachet avec la ou les cales de réglage que vous trouverez.



14 Déposer le différentiel. Deux solutions : faire traverser un fil électrique pour que les cages des deux roulements coniques restent solidaires du différentiel, ou enlever les cages et les ranger dans le sachet correspondant au côté. Si vous avez une boîte produite avant les n° de série 6.053.617 (204 Luxe) et 6.610.412 (204 break), c'est maintenant qu'il faut déposer le déflecteur d'huile.



2 DEPOSE DE LA COMMANDE DE BOITE



1 Mettre la boîte au point mort en agissant sur le levier.



2 Débloquer les quatre vis de fixation du carter de commande de boîte.



3 Les dévisser et les déposer avec leur rondelle.



4 Déposer le couvercle de commande de boîte.



5 Débloquer les deux vis de fixation du couvercle de verrouillage.



6 Desserrer progressivement les deux vis pour libérer les ressorts de la contrainte qu'ils subissent.



7 Déposer le couvercle et ses deux vis.



8 Extraire les trois ressorts. A ce stade, on est censé récupérer les trois billes. Mais c'est plus facile à dire qu'à faire parce qu'elles sont là depuis belle lurette, parfaitement au chaud au fond de leur logement et en partie collées par la vieille huile. Nous avons eu beau tenter l'aimant, elles n'ont rien voulu savoir. Ce n'est pas bien grave, nous les aurons d'une autre manière. Plus tard.

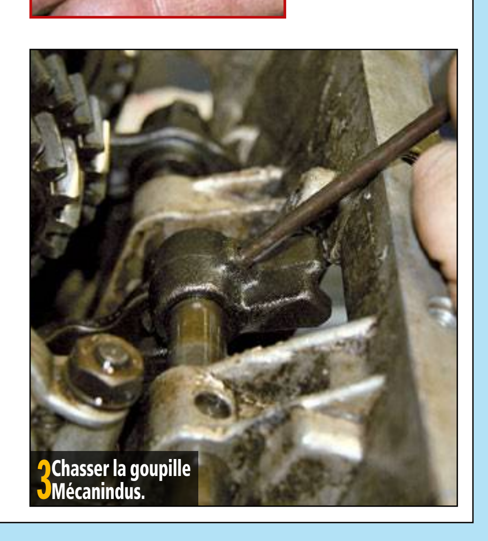
3 DEPOSE DE LA FOURCHETTE DE MARCHE AR



1 A l'aide d'un jet, chasser la goupille qui assure la liaison entre la fourchette et l'axe de marche AR jusqu'à pouvoir dégager la fourchette.

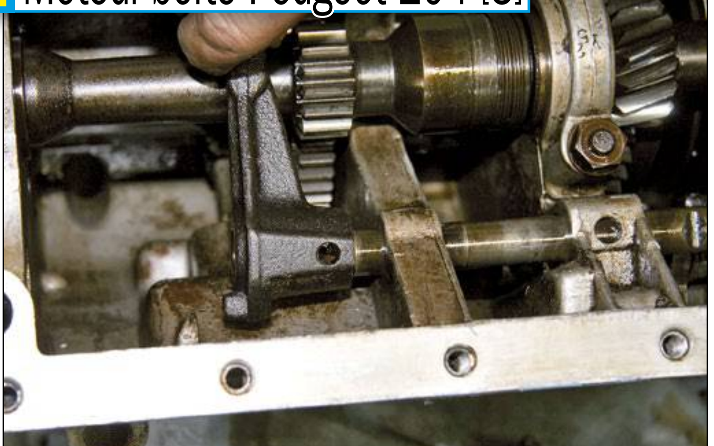


2 Repousser l'axe pour dégager la liaison de la fourchette avec la noix de commande.



3 Chasser la goupille Mécanindus.


4 Repousser l'axe afin de dégager la fourchette et la déposer.




5 Extraire l'axe de marche AR.


6 L'équiper de la fourchette et de la noix de commande avec leur goupille et ranger le tout dans un sachet.


7 Récupérer la bille de verrouillage de marche AR.



4 DEPOSE DE L'ARBRE D'ENTREE

1 A l'été 1967, la liaison entre l'arbre d'entrée et l'arbre primaire est assurée par un circlips inséré dans une gorge. Celui-ci n'est enlevé qu'une fois le roulement d'arbre primaire extrait. Notre modèle étant encore équipé de la goupille Mécanindus maintenue par un ressort, c'est maintenant que nous désolidarisons les deux arbres. A l'aide d'une lame de petit tournevis, soulever l'extrémité du ressort...




2 Puis la repousser pour l'extraire progressivement de son logement et dégager ainsi le trou de passage de la goupille. Le tout en faisant tourner l'arbre d'entrée et en s'aidant d'une pince.




3 Chasser la goupille.


4 En faisant levier, repousser l'arbre d'entrée.


5 Puis le déposer.

5 DEPOSE DE L'ARBRE PRIMAIRE





1 Déposer les trois vis de fixation de la plaque de maintien du roulement d'arbre primaire.



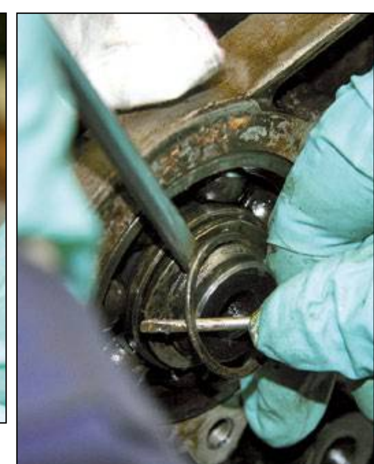


2 Déposer la plaque.



3 A l'aide d'une pince à circlips, écarter les deux extrémités du jonc d'arrêt afin de le dégager de sa gorge.







4 Puis l'extraire en s'aidant d'une ou de deux lames de tournevis pour le repousser.



5 Déposer la rondelle élastique qui, ô surprise, est cassée !



6 Nettoyer soigneusement les deux gorges.



7 A l'aide d'un jet, taper sur l'extrémité de l'arbre primaire afin de décoller le roulement et faciliter ainsi son extraction (si vos arbres primaire et d'entrée sont solidarisés par un circlips, donner un coup de maillet sur l'extrémité de l'arbre d'entrée). On réalise cette opération parce que le roulement d'origine possède une gorge dans laquelle se prend l'outil spécial prévu par Peugeot (voir photo suivante). Elle n'est cependant pas inutile si vous procédez de la même manière que nous.

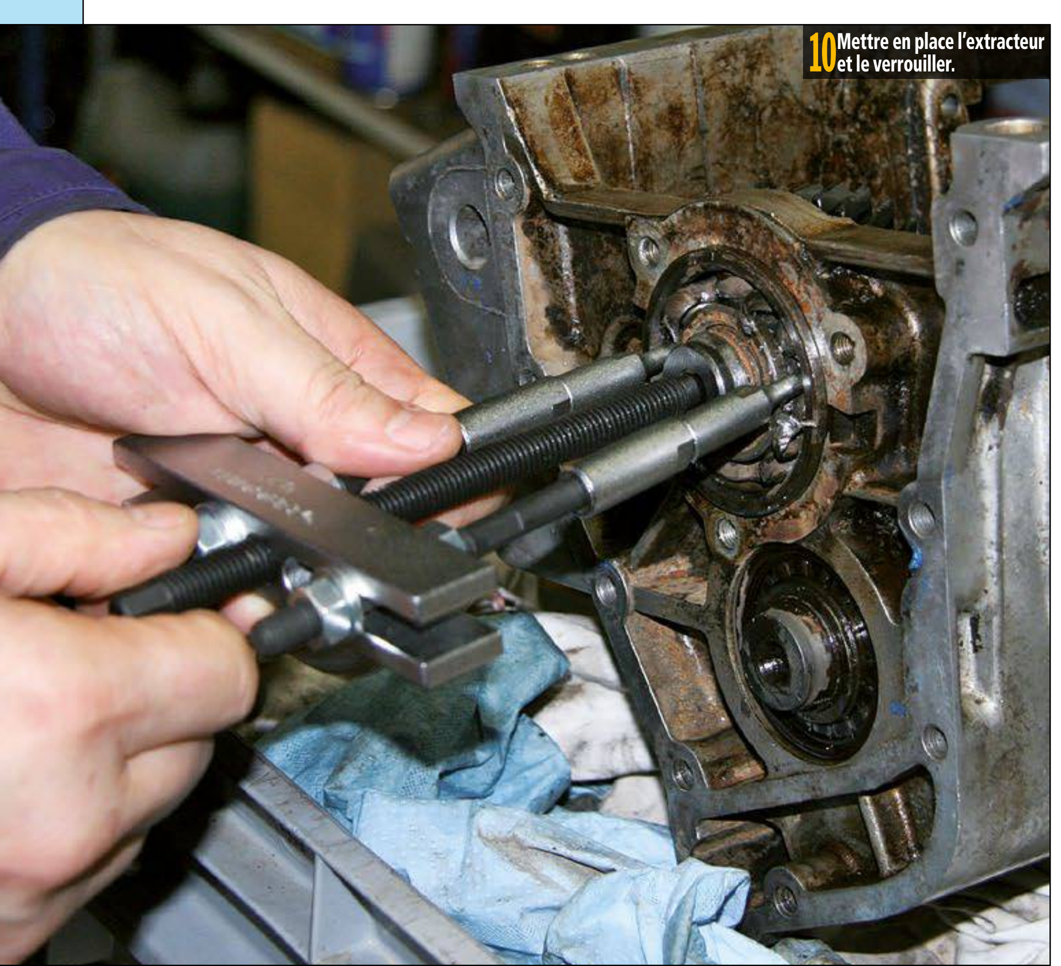


8 A ce stade, il faut utiliser des outils spécifiques extraits du coffret 8.0305 W pour boîte BB1 (pour la BB6, on utilise le même auquel on associe le coffret complémentaire 8.0312). Nous n'en disposons pas. Pour déposer le roulement d'arbre primaire, nous allons nous servir d'un extracteur intérieur. Ce qui imposera son remplacement, mais c'est ce que nous aurions fait de toute manière. Par principe. Pour installer cet outil, il faut d'abord percer la cage emprisonnant les billes en deux endroits opposés (avec un foret de 8 dans ce cas précis) et en tenant fermement l'arbre pour qu'il ne tourne pas.





9 Dégager ensuite la cage afin de faire apparaître les billes.



10 Mettre en place l'extracteur et le verrouiller.







11 Puis serrer pour extraire le roulement. Si vos arbres primaire et d'entrée sont solidarisés par un circlips, c'est maintenant que vous procédez à leur désolidarisation.



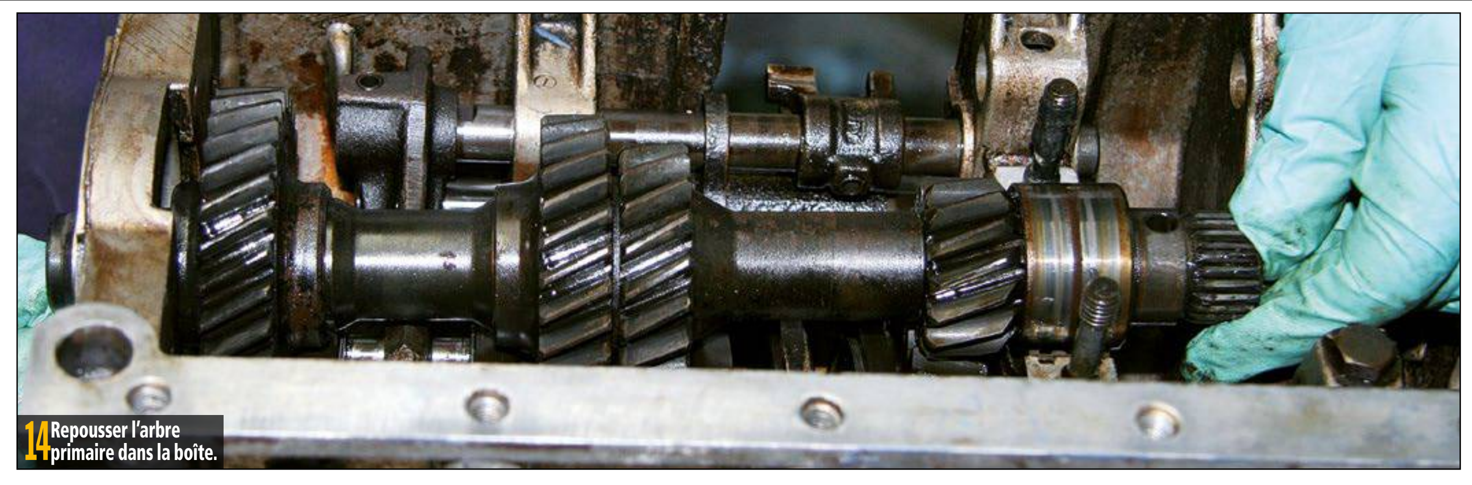
12 Déposer les deux écrous de maintien du palier d'arbre primaire. Ils sont équipés, ici, de deux rondelles chacun. Le Catalogue de pièces détachées n'en mentionne qu'une. Pourquoi ces deux rondelles ?







13 Déposer le chapeau de palier.



14 Repousser l'arbre primaire dans la boîte.



15 Et l'extraire en le faisant basculer.





16 Enlever le demi-coussinet de palier.

6 DEPOSE DE L'AXE DE MARCHE AR





1 Défreiner la vis de maintien de l'axe de pignon fou de marche AR.



2 Débloquer et déposer la vis de maintien.









3 Repousser l'axe de marche AR pour dégager le pignon fou et permettre ainsi sa dépose.





4 Retirer l'axe de marche AR.

[A suivre]

DÉGOMMAGE AU BRIGHTON



La remise en état de la Gardner-Serpollet est terminée. Reste à la tester pour s'assurer que tout fonctionne correctement, ce qui n'est jamais évident avec une mécanique dont on connaît si peu de choses. Avec, en point de mire, un objectif : faire bonne figure au London to Brighton, le rallye pour ancêtres le plus mythique.

Texte **Hugues Chaussin** - Photos **Cité de l'Automobile, A. Schramm, L. de Noyelle et P.-J. Desfossé**

A voiture exceptionnelle, baptême prestigieux. Dans la droite ligne de la nouvelle philosophie promue par la Cité de l'Automobile de Mulhouse, la Gardner-Serpollet a été inscrite au Londres-Brighton. Sans doute la plus brillante présentation dynamique de voitures d'avant 1904, celles que l'on appelle des ancêtres (en France, cette date butoir est fixée à 1905). Construite puis développée de 1902 à 1904, la fusée bleue est "éligible" et elle doit être engagée au sein de la délégation française menée par le Club des Teuf-Teuf. Encore faut-il qu'elle soit capable de relever ce défi.

PREMIERE SORTIE

Pour tester cette machine à vapeur, l'équipe de Brice Chalançon a décidé d'investir l'ancienne base aérienne de Meyenheim, entre Mulhouse et Colmar, une aire plane de plus d'un kilomètre idéale pour évaluer le temps de réaction du moteur. Elle y est amenée dans un camion bâché, et en toute discrétion. **Laurent, Pat et Brice [1]** ont préparé le nécessaire à la première véritable mise en route, mais également un réservoir d'eau supplémentaire, une nourrice de pétrole, une roue de secours et de l'outillage. On ne sait jamais ce qui peut arriver car, malgré l'excellence du travail réalisé en amont, on n'échappe pas à de petits dysfonctionnements. Les manos indiquent ainsi une pression très faible, **voire nulle [2]**, la faute à l'obturateur qui fuit comme la soupape d'une **cocotte-minute [3]**. Un simple resserrage suffira à **régler le problème [4]**. **Laurent et Brice [5]** sont prêts, mais avant de s'élancer, ils s'autorisent un dernier check-up qui, rétrospectivement, leur fait froid dans le dos. Car ils découvrent le **talon d'une jante fissuré [6]**. Ça aurait pu être dramatique. Retour donc à la Cité de l'Automobile pour une réparation et un **coup de peinture [7]**.

ALLUMEZ LE FEU !

Quelques jours plus tard, sous le soleil mulhousien, **Brice Chalançon (à gauche) et Laurent Rondoni [8]** s'apprêtent à vivre un grand moment, une séance de roulage sur le circuit qui jouxte le musée. L'occasion de répéter le cérémonial de la mise en chauffe. D'abord, la vérification des niveaux, **pétrole [9]** avec une réglette, et eau après avoir dévissé le papil-








5
6
10 11 12 13
7
MULHOUSE
MULHOUSE
8
9

GARDNER-SERPOLLET TYPE H DE COURSE 1902-1904 [4]



LIRE AUSSI

- **Quelle usine à gaz !** [*Gazoline* 224].
- **On met la pression** [*Gazoline* 227].
- **Dans les entrailles du moteur !** [*Gazoline* 230].

lon qui maintient fermé le solide **bouchon métallique [10]**. Le chauffeur (jamais terme n'aura été plus approprié) doit alors allumer le brûleur pour **mettre l'eau en chauffe [11]**. « Lors du premier démarrage, à Meyenheim, explique Brice, j'ai envoyé le pétrole sans avoir préchauffé l'ensemble. Impossible d'obtenir la moindre flamme. J'ai compris à ce moment-là qu'il fallait remplir d'alcool les petites réserves situées sous le brûleur. » Comme sur le corps de chauffe d'une chaudière à gaz domestique, les **flammes jaillissent alors [12]**.
Une fois la température de fonctionnement atteinte, l'équipage enjambe son destrier avant de s'élancer prestement sur la piste de la Cité de l'Automobile. Désormais, la Serpollet va pouvoir s'exprimer et dévoiler son potentiel. Dans un panache de fumée blanche, elle retrouve **les joies de la vitesse [13]**, sa seule raison d'exister. Profitant de l'absence de temps mort de son moteur, son souffle paraît inépuisable. Dans un silence assourdissant, elle est comme propulsée par un vent de force 10. Quel brio !
Après cette mise en jantes prometteuse et rassurante, la première partie du contrat est remplie. Reste un ultime détail pour compléter la demande d'engagement au Londres-Brighton : déterminer le poids. Tous pleins faits, l'engin est **pesé sur quatre balances (une par roue) [14]**. Verdict ? 866 kg.

SOUS LA PLUIE, TRES EXACTEMENT

Par expérience, je sais que le "Brighton" est souvent bien arrosé. Au point de devoir enfiler un sac poubelle percé pour passer la tête afin de ne pas finir trempé comme une éponge au fond d'une bassine. 2014 a été conforme à la tradition. Entre pluie fine et grosses averses, Brice et Laurent ont été copieusement rincés. **La mise en chauffe se fait devant l'hôtel [15]**, sans même prendre le temps de déjeuner. Heureusement, quelques âmes charitables leur apportent croissants et café, mais il ne faut pas traîner pour se rendre sur la ligne de départ, à Hyde Park. Le spectacle est surréaliste. Plusieurs centaines de voitures plus que centenaires sont lâchées dans le centre de Londres, **au milieu de la circulation moderne [16]** ! Inimaginable chez nous, la discipline des Anglais rendant la cohabitation paisible. La ferveur populaire fait le reste. A chaque carrefour, dans le plus petit village traversé et malgré la bruine et les trombes d'eau qui se multiplient, la foule applaudit, encourage, apporte son aide aux malchanceux. Et il y en a. « Nous avions tout imaginé, se souvient Brice. Mais pas un tel **déluge [17]**. Même la couverture que Bertrand avait prévue n'a pas suffi à nous protéger et nous avons dû nous changer une fois, tellement nous étions trempés. Laurent a d'ailleurs rendu les armes sur la fin, préférant se réfugier dans notre voiture suiveuse. Du coup, l'auto était plus légère et j'ai pu rattraper une partie du temps perdu. »
C'est que nos deux compères n'ont pas été épargnés par de petits soucis mécaniques.
Dès la sortie du centre de Londres, ils doivent stopper dans une station-service. Pas pour faire le plein, mais pour démonter et **nettoyer le brûleur [18]** qui se calamine à la vitesse de l'éclair. Quelques kilomètres plus loin, ils faut **remettre de l'eau [19]** et réamorcer une pompe qui s'acharne à n'aspirer que de l'air. Cela sous l'œil amusé des chauffeurs de voitures à pétrole qui se feront cependant doubler plus d'une fois. Au milieu du parcours, un arrêt est prévu à Crawley afin de **reposer les mécaniques [20]** et les hommes. Mais l'accalmie est de courte durée, car à peine repartie, la Serpollet fait à nouveau des siennes. C'est une nouvelle fois **le brûleur qui s'est calaminé [21]**. Il en faut cependant plus pour décourager l'équipe de la Cité de l'Automobile. Elle verra Brighton coûte que coûte ! C'est la magie de cette épreuve. Tout le monde veut atteindre la petite cité balnéaire. Et peu importe s'il faut, pour cela, être crotté des pieds à la tête, avoir les mains pleines de cambouis à force de réparations, ou s'il a été nécessaire de se coucher sous l'auto pour revisser un écrou, les fesses dans la boue. La récompense, ce n'est pas la place, il n'y a pas de classement. C'est la fierté d'avoir rallié le terme pour goûter à **la plus délicieuse des coupettes de champagne [22]**. Bravo à toute cette équipe de passionnés qui, malgré cette journée de galères, a promis qu'on la reverrait sur ce parcours. Avec une autre machine à sensations. Et si vous aussi l'aventure vous tente, n'hésitez pas, la prochaine édition aura lieu le 6 novembre. Vous avez largement le temps de vous y préparer... ■

L'ADRESSE

▼ **Cité de l'Automobile**, 192 avenue de Colmar, BP 1096, 68051 Mulhouse Cedex. T. 03.89.33.23.23, www.citedelautomobile.com


13



14



15



20


21


22

BUFFALO SARAP TYPE R 1971 [7]

La marque que l'on voit "tatouée" dans le joint, c'est l'empreinte de la canalisation d'eau de la culasse. C'est là que la compression est passée dans le circuit de refroidissement.

Le joint de culasse Glaser : nickel ! J'ai refait un petit essai une fois tout remonté : plus de CO_2 dans le liquide de refroidissement, la messe est dite !

ADAPTER UNE DIRECTION PLUS DIRECTE

Exit ma belle crémaillère toute refaite. Plutôt que d'en modifier une empruntée à une 8 Gorde (ça vaut quand même des sous), je préfère repartir d'une vieille crémaillère de Caravelle pour lui adapter un kit neuf dents qui permet de réduire la démultiplication : 2,5 tours de butée à butée au lieu de 3,6 ! Elle présente une grosse usure au niveau des bagues de guidage.



Mise à poil et nettoyage dans les règles avec repérage des empilages.

Voici le kit neuf dents qui permet de modifier la démultiplication finale.



DANS LA BONNE DIRECTION ?

C'est fou ce que les finitions demandent du temps ! On croit avoir fait le plus gros, mais non, il reste plein de détails à régler. Quand tout va bien, c'est déjà très long, mais lorsqu'en plus une mauvaise refabrication vient obliger à intervenir sur ce qu'on pensait avoir terminé, ça énerve franchement. Christian Klein en fait l'amère expérience avec le moteur de son Cageot, ce Buffalo Type R qu'il reconstruit patiemment depuis de longs mois !

Texte et photos **Christian Klein**

Tout en reconstruisant mon Buffalo, j'en profite pour éliminer les malfaçons et bricolages dont il a été victime au fil des ans. Et je me permets quelques améliorations, quitte à ne pas respecter à 200 % l'origine. A l'image de la crémaillère de R8 Gordini que j'avais refaite, toute belle, mais que j'ai décidé de remplacer pour doter mon buggy d'une direction plus directe. Ce me sera bien utile pour dompter ma baignoire de course à roulettes ! Pour l'instrumentation, j'ai également fait à mon goût pour que ce soit à la fois pratique et joli.
D'ailleurs, je me dois de vous conter une mésaventure arrivée juste après avoir passé le contrôle technique. Je l'ai obtenu sans la moindre difficulté, mais en rentrant, je détecte une pression anormale dans le circuit de refroidissement. Je sors mon testeur de CO_2, je le branche, et catastrophe : la compression passe dans l'eau. Là, le monde s'écroule autour de moi. Je m'interroge, accuse la culasse qui doit présenter une microfissure, mais je ne vois rien. Jusqu'au moment où je me souviens d'une réflexion que je m'étais faite lors de la réfection. J'avais signalé que, si plusieurs épaisseurs de joint de culasse étaient disponibles, la finition n'était pas exemplaire. En y regardant cette fois à la loupe, je constate que si le joint est bien maintenu par les pions de centrage, les découpes des cylindres 1 et 4 ne sont pas centrées correctement sur les chemises. Le décalage est nettement visible, comme je l'avais déjà noté à l'époque. Conséquence que l'on ne mesure qu'après un petit temps de fonctionnement (une heure tout au plus dans mon cas) : à cause de ce décalage, le cerclage arrive à moins d'un millimètre d'un passage d'eau et l'arrondi fait le reste, la compression s'insinuant par là ! Pourtant, c'était bien un joint renforcé pour moteur 1296... J'en ai donc commandé un, cette fois chez Arnaud Ventoux Pièces, spécialiste R8 Gorde et Alpine dont tout le monde fait l'éloge. Le contact est sympathique, les conseils constructifs et j'ai reçu un joint non pas marqué au nom de sa boîte, mais estampillé Glaser, une valeur sûre. Mis en place, il se centre parfaitement. Il est aux bonnes cotes. Le pire, c'est que l'on est tellement envahi de refabrications foireuses que lorsqu'on se trouve face à quelque chose qui se monte "normalement", on crie presque au miracle ! Tout n'est donc pas encore fichu dans ce pays, mais j'ai perdu encore du temps et de l'énergie parce qu'une machine à faire des cerclages avait été mal réglée et que personne n'a pris la peine de vérifier ! ■

De gauche à droite : le pignon six dents habituel, un pignon de Gordini un peu plus direct avec sept dents et celui que je vais adopter, le neuf dents. Au-dessus, les deux types de dentures de crémaillère (même module mais profondeur différente) : origine tout en haut, Gordini en dessous.



En bas, les anciennes bagues de guidage, en haut, les modèles excentrés du kit. Au passage, il faut supprimer le ressort de rappel, faute de place.



Mise en place des bagues excentrées.

ADAPTER UNE DIRECTION PLUS DIRECTE suite





Pour arriver à monter le nouveau pignon et remettre le circlips, j'ai dû reprendre un peu le pion de centrage ainsi que la bague d'appui. Quelques dixièmes à la lime et au papier de verre.



Montage du pignon avec le roulement, le poussoir et tout le bastringue...







Réglage de l'attaque du pignon à l'aide des excentriques avant blocage définitif.

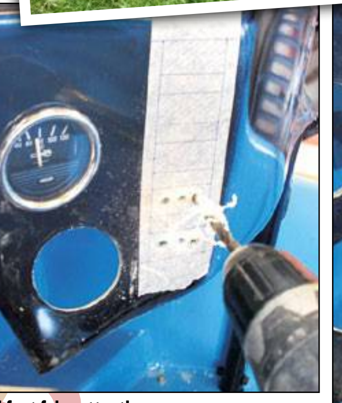


On bourre de graisse avant de refermer.



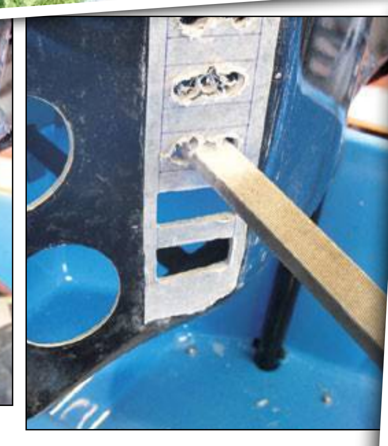
Et voilà une crémaillère prête à rejoindre le buggy.







Il faut faire attention au perçage.





Ça commence à ressembler à quelque chose. Il me manque encore les témoins à installer, mais la place est limitée.

UN COUP DE POMPE !



N'ayant pas trouvé d'emplacement pour monter une pompe de lave-glace au pied, j'ai opté pour un modèle électrique, d'autant que j'avais un interrupteur de libre. Voulant bien faire, j'en ai acheté une neuve. Je l'ai installée, j'ai percé pour faire passer le gicleur, j'ai branché les fils et tiré les tuyaux et je l'ai essayée... Résultat ? Elle tourne à plein régime, mais n'arrive à soulever l'eau dans le tuyau qu'à trois centimètres au-dessus du bocal. Je me dis alors que ça doit être bouché quelque part. J'examine tout le circuit. Rien ! C'est quoi ce binz ?



EQUIPER LA PLANCHE DE BORD

J'ai préparé la planche de bord que j'ai peinte en noir satiné.



Il me faut maintenant choisir l'instrumentation qui va bien, les différents témoins et interrupteurs, et déterminer leur emplacement pour que ce soit à la fois beau et ergonomique. On croirait que ce sont tous les mêmes, mais il y a de petites disparités au niveau des cerclages, des inscriptions et de la couleur des aiguilles. La sélection va être impitoyable.





J'ai demandé à mon fiston de me découper, dans du vinyle autocollant, des ronds et des rectangles aux dimensions des manos et interrupteurs. Je me suis amusé un moment pour trouver le bon compromis entre le look, la visibilité, le relief de la planche de bord et la place disponible derrière.

Pas simple, mais j'ai fini par y arriver !

Solution de repli, je récupère une pompe d'une vieille R5 que j'avais dépouillée. Elle avait traîné dehors pas mal de temps, mais je la mets en place sans plus me poser de questions. Je la branche, et devinez quoi ? Ça gicle à pleine puissance à la première sollicitation de l'interrupteur et en faisant même moins de bruit.

DEJA PARUS

- **Episode 1 :** Un buggy taillé pour la compét' [*Gazoline* 216].
- **Episode 2 :** La reconstruction du châssis [*Gazoline* 218].
- **Episode 3 :** Cinq vitesses dans une boîte 4 [*Gazoline* 220].
- **Episode 4 :** Le coup du pédalier [*Gazoline* 222].
- **Episode 5 :** Un arceau en cage [*Gazoline* 225].
- **Episode 6 :** Il faut avoir la fibre ! [*Gazoline* 227].



[A suivre]







Vos plus belles histoires

Vincent Brulat et sa Citroën 2 CV6 [2]

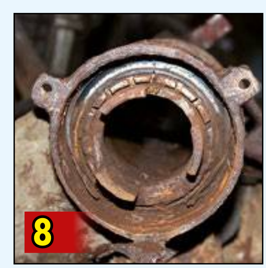
LA ROUILLE DEROUILLE

Disons-le carrément : Vincent a voulu faire plaisir à son épouse en acquérant une 2 CV6 belge. Il avait pourtant juré en avoir terminé avec les bicylindres, mais on ne se refait pas.

« Quand je disais que c'était une voiture de mécano ! Les panneaux de porte témoignent de cette vie de labeur. Ils étaient noirs de crasse. Direction la baignoire pour un nettoyage en règle ! Mon arme fatale : une éponge déjà imprégnée de nettoyant (la gomme surpuissante Mr. Propre). Là encore, ce sont des pièces spécifiquement belges : le skaï est gaufré façon sellier et, surtout, l'isorel formant le panneau est totalement gainé de plastique, devant mais aussi derrière pour éviter qu'il ne prenne l'humidité **[1 et 2]**.
Après quelques mois consacrés aux travaux sur la Golf 1 cabriolet que mon père venait de s'offrir (30 ans qu'il rêvait d'un cabriolet !), je reprends le démontage du châssis.
Enfin le châssis... la flaque de rouille devrais-je dire. Toute la partie AR relève plus de la biscotte que de la tôle, même le réservoir est percé par le dessus **[3]**. Et pourtant, la plateforme était traitée Dinitrol en usine, comme en témoignent les obturateurs de longeron AV. A ce stade, le changement de châssis s'avère incontournable, mais neuf ou occasion ? La question est posée.
Je débute par le démontage du train AR, le cache-roulement gauche est tellement attaqué par la corrosion qu'il s'est déchiré comme du papier. Au moins, ça n'a pas été difficile de le sortir **[4]** ! Le tambour est arraché à l'aide de l'outil maison "kivabien" **[5]** : un centre de jante sur lequel a été soudé un écrou et une belle tige filetée. Imparable, rien ne lui résiste ! Le bras désassemblé de la traverse laisse apparaître ses roulements **[6]** : seuls les extérieurs sont récupérables, les cages intérieures sont trop fortement marquées... comme d'habitude.
Mise à part une vis de fixation de traverse cassée, le démontage du train AR s'est bien passé. Le train AV a été autrement plus rétif ! Le boulon inférieur du frotteur gauche était soudé par la rouille, démontage à la meuleuse obligatoire. Et derrière, l'horreur ! La bague de serrage des roulements de bras se révèle soudée à la traverse par la corrosion **[7 - 8 - 9]**. Bilan : après le châssis, le train AV est également à remplacer. Mais qu'est-ce que je suis allé faire dans cette galère ? Heureusement pour elle, c'est une 2 CV de Forest, sinon elle aurait fini en réserve de pièces. Je récupère néanmoins le bras AV droit, le pivot gauche, la direction, les batteurs et un frotteur **[10]**.
Le reste du démontage se déroule sans souci, si ce n'est un gros crève-cœur : j'ai été obligé de couper la barre de phares pour la désassembler du châssis. Or, c'est un modèle spécifique pour l'export avec une patte de réglage de faisceau à gauche et à droite, allez en retrouver une !
Fin mai, le châssis est à poil, coupé en trois pour être mené à la déchetterie. Au passage, je dépointe la traverse AV, la tôle sous moteur, les brancards supports de caisse et le centre de la tôle supérieure car Bertrand, l'aventurier de la 2 CV perdue, m'a dégotté un châssis d'occasion d'apparence très saine **[11 à 14]**. »















LIRE AUSSI

• Episode 1 : Cours Forest, cours ! [*Gazoline* 231].



CATALOGUES

POUR GOLF





Trois générations, trois catalogues ! C'est dire que les pièces de l'une ne vont pas forcément dans une autre, la VW Golf ayant sacrément évolué au cours de sa carrière. A commander directement sur le site mecatechnic.com.
Mecatechnic, 2 avenue Paul Langevin, CS 80076, 59332 Tourcoing. www.mecatechnic.com

ATELIER DE LUTHERIE

Atelier du Chat Noir, La Haute Brelandière, 6 rue Sainte-Marthe, 86100 Châtellerault. T. 06.63.12.32.61. Mail : *info@didierlacroix.com*. Site : *www.didierlacroix.com*. Mais que vient faire un atelier de lutherie dans *Gazoline* ? Demandez à Pierre Maury, qui s'est trouvé fort dépourvu avec sa vieille trompe à poire dans un état pitoyable et pensait ne jamais pouvoir la remettre en état avant de rencontrer Didier Lacroix. Un homme éminemment sympathique qui, et ça ne gâte rien, adore les ancêtres et lui a rénové son bel instrument à vent pouvant désormais pouët-pouëter à donf sur les routes. Et pour un prix très raisonnable.



Avant / Après

LOCATION

Events Car, 462 rue de l'Industrie, 40220 Tarnos. T. 05.59.42.52.43. Mail : *lucfertin@events-car.fr*. Site : *www.events-car.fr*. Spécialisé dans la location et l'organisation de rallyes ou balades en 2 CV, Events Car vient d'ouvrir un atelier de rénovation exclusivement destiné à la Deuche. De l'entretien à la peinture, en passant par la réfection mécanique ou la carrosserie.

PIECES POUR ANGLAISES

Robert Pièces d'autos anglaises, 2969 rue Bergman, Laval, Québec, H7L 3Y5 (Canada). T. 00.1.450.687.6840. Mail : *robertpiecesanglaises@bellnet.ca*. Site : *www.robertpieces.com*. Nous désespérions de trouver un Neiman pour notre pauvre Spitfire, lorsque nous avons été mis sur la piste de ce distributeur de pièces pour anglaises qui est installé dans la belle province du Québec et dispose d'un important stock d'occasion. Et, miracle, il en possédait un ! A un prix plus qu'honnête, avec deux jeux de clés et expédié par avion à la rapidité de l'éclair. Merci à Sylvie pour sa diligence et sa gentillesse. Plein de becs à vous...

ESSAI PRODUIT



Belles anciennes vient de faire formuler un rénovateur pour caoutchouc qui dégraisse et redonne du brillant aux tapis de sol. Nous l'avons testé sur une 2 CV. Le résultat est saisissant, surtout qu'il n'y a pas besoin de frotter comme un malade. On pulvérise, on laisse agir cinq minutes, puis on passe un balais brosse, on rince à l'eau et on sèche au chiffon. 15 euros le vaporisateur de 500 ml.
Belles anciennes.com, 15 rue Jacquard, 38230 Tignieu. T. 04.72.02.05.41. www.belles-anciennes.com

POUR RÉNOVER LES TAPIS EN CAOUTCHOUC



NOUVEAUTE

PIÈCES IMPRIMÉES EN 3D

On n'arrête plus le progrès. RCA se lance dans l'impression 3D de pièces réputées introuvables : moyeux de volant de Simca Aronde avec, notamment, le petit levier de commande des clignotants – souvent cassé –, pommeau de levier de vitesse d'Ariane, pions de centrage de capot de 204, etc. La plus grosse difficulté réside dans la conception des fichiers en 3D, mais pour de petites quantités, voire la réalisation de pièces à la demande, c'est une solution pleine d'avenir. Pour l'heure, la taille des imprimantes et la qualité des fils utilisés pour l'impression (plastique et caoutchouc afin de réaliser, par exemple, des diabolos de barre stabilisatrice ou des tampons de butée de capot) limitent les applications. Mais Michel Ruyschaert travaille déjà à une adaptation pour fabriquer, toujours par thermofusion, des éléments en aluminium. L'avantage, c'est qu'une fois le fichier sauvegardé, on peut en imprimer autant qu'on veut sans risquer d'abîmer un quelconque moule.
RCA, 48 bis rue du Docteur Vinaver, 78520 Limay. T. 01.34.79.12.60. www.maillefaud-robri.com









DOCUMENTATION TECHNIQUE AUTOMOBILE

AUTOMOTIVE TECHNICAL DOCUMENTATION






Tout Titine sur un CD-ROM 16

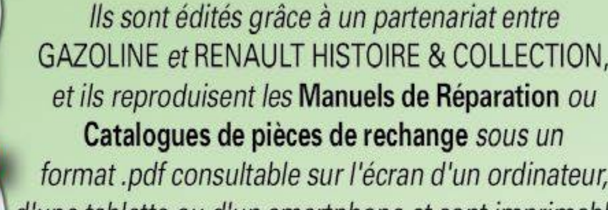
L'intégralité de la restauration de la P60, de l'achat au contrôle technique final, en numérique. 37 épisodes, 300 pages, plus de 4.500 photos réunies sur un seul CD-ROM [*], à consulter sur l'écran de votre ordinateur ou à imprimer. Fichiers au format .pdf, lisibles sur toutes les plates-formes PC, Mac, Linux, Unix... Avec sommaire détaillé et interactif.



30€ seulement +3€ de frais de port

[*] Ces articles sont parus dans Gazoline, du n° 68 au n° 104 inclus, et sont également disponibles en téléchargement sur notre site internet http://gazoline.net (prix moyen d'un chapitre : 1,50 €)







Les **Documents techniques** *sont destinés à aider les collectionneurs à restaurer leurs automobiles. Ils sont édités grâce à un partenariat entre* GAZOLINE *et* RENAULT HISTOIRE & COLLECTION, *et ils reproduisent les* **Manuels de Réparation** *ou* **Catalogues de pièces de rechange** *sous un format .pdf consultable sur l'écran d'un ordinateur, d'une tablette ou d'un smartphone et sont imprimables autant de fois que nécessaire. Un sommaire interactif permettant d'atteindre en un clic la page désirée.*

Et toujours... Tout Gordie sur un CD-ROM 1




30€ seulement +3€ de frais de port

L'intégralité de la restauration de Gordie, de l'achat au contrôle technique final, en numérique. 41 épisodes, 228 pages, plus de 4.000 photos réunies sur un seul CD-ROM [**].

[**] Ces articles sont parus dans Gazoline, du n° 38 au n° 68 inclus, et sont également disponibles en téléchargement sur notre site internet http://gazoline.net (prix moyen d'un chapitre : 1,50 €)













20€ seulement +3€ de frais de port

☐ Je vous passe commande du (des) CD-ROM suivant(s) :

- ☐ **2** PR 832 (R10)
- ☐ **3** MR 68, 97 & 133 (R8 & R8 G)
- ☐ **4** MR 93 (Dauphine ->1963)
- ☐ **5** PR 685 (4 CV)
- ☐ **6** MR 131 (R10)
- ☐ **7** PR 643 (Dauphine ->1963)
- ☐ **8** MR 67 (Floride S-Caravelle 1962 ->1963)
- ☐ **9** PR 705 (Floride S-Caravelle 1962 ->1963)
- ☐ **10** PR 606 (Frégate-Domaine 1957 ->1960)
- ☐ **11** PR 700-1 (R8 ->1964)
- ☐ **12** PR 700-2 & 829 (R8 & R8 G 1965 ->1967)
- ☐ **13** PR 700-3 & 837 (R8 & R8 G 1968 ->1972)
- ☐ **14** MR 185 & 186 (R15 & R17)
- ☐ **15** MR A110
- ☐ **17** MR 94 (Dauphine 1964 ->1968)
- ☐ **18** MR 218 & 219 (Fuego)
- ☐ **19** MR 20 & MR 33 (4 CV)
- ☐ **20** MR 56 (Floride-Caravelle 1959 ->1961)
- ☐ **21** MR 221 & 193 (R5 Turbo 1981 ->1986)
- ☐ **22** MR 175 & 176 (R4 1961 ->1983)
- ☐ **23** MR 145 (R6 1969 ->1980)
- ☐ **24** MR 52 & 197 (Estafette 1960 ->1968)
- ☐ **25** MR 150 & 164 (R12 1970 ->1980)
- ☐ **26** MR 96 & 199 (R16 1965 ->1980)
- ☐ **27** MR 34, 36 & 37 (Frégate, Domaine et Caravelle 1956 ->1960)
- ☐ **28** MR 214 (R14 1976 ->1983)

Prix unitaire de 23 €TTC (port compris). Soit 23 €TTC x........... exemplaires = ... €TTC

☐ **1 - Restauration de Gordie** ☐ **16 - Restauration de Titine**

Prix unitaire de 33 €TTC (port compris). Soit 33 €TTC x........... exemplaires = ... €TTC

Bon de commande

A découper ou à photocopier, et à renvoyer à GAZOLINE, BP N° 1, 78870 Bailly

Nom/Prénom

Adresse

Code postal Ville

Je choisis le mode de règlement suivant ☐ Chèque bancaire ci-joint à l'ordre de PIXEL PRESS STUDIO

☐ Mandat postal ☐ Carte bancaire

☐ Eurocard ☐ Mastercard ☐ Visa

Signature

Numéro de carte bleue

Date d'expiration OBLIGATOIRE Numéro de contrôle

Ce numéro est le dernier bloc de trois chiffres que vous trouverez sur le panneau signature au dos de votre carte.

En application de l'article 27 de la loi du 6 janvier 1978, les informations ci-dessus sont indispensables au traitement de votre commande et sont exclusivement communiquées aux destinataires la traitant. Elles peuvent donner lieu à l'exercice du droit d'accès et de rectification auprès de Pixel Press Studio. Si vous ne souhaitez pas que vos nom et adresse soient cédés ultérieurement, cochez la case ci-contre. ☐

FORMER ET COLLER UNE TÔLE

Tout le monde ne dispose pas d'un poste à souder ou d'un chalumeau. Encore moins des compétences nécessaires. Du coup, quelques petites réparations bénignes peuvent se transformer en galères, le soin se révélant parfois pire que le mal. Dans ce tutoriel, nous vous proposons une solution rendue possible par la qualité des colles structurales modernes, véritables soudures à froid que l'on utilise dans les ateliers de carrosserie pour, par exemple, les pavillons, les panneaux de portes ou les ailes. Nous allons mettre en œuvre cette technique afin de redonner toute son intégrité aux planchers de notre Spitfire 1500 FH qui sont par endroits percés. Les remplacer demanderait une grosse débauche d'énergie (dépointer soigneusement, découper, ajuster la pièce adaptable que l'on trouve sur le marché, souder, etc.) et le coût ne se justifie pas. C'est ce qu'a dû penser celui qui, un beau jour, a appliqué du bête silicone pour boucher les trous qui sont apparus et que nous avons découverts au grattage ! Nous allons faire ça plus sérieusement en enlevant toute trace de corrosion perforante, en façonnant de petites pièces (des rustines pour parler trivialement) que nous allons coller après avoir traité la tôle. Une fois la thibaude et la moquette remises en place, il n'y paraîtra plus, et cette méthode présente un autre avantage : la colle employée fait office de joint et nous devrions être tranquilles pour de très nombreuses années. *Vade retro* corrosion ! ■

1 PONÇAGE ET GRATTAGE

1 Le cas est assez fréquent, surtout dans un cabriolet. Les planchers AV, et plus particulièrement les parties en creux, sont souvent attaqués par la rouille. La faute à la thibaude qui les recouvre et qui retient l'humidité entre ses petites bouclettes serrées. C'est pourquoi il faut toujours l'enlever pour voir ce qui se passe dessous et, au besoin, procéder à des soins qui sont ici indispensables. Car en dehors de l'oxydation de surface que l'on peut observer, nous repérons rapidement des traces de corrosion perforante. Quelques petits coups de ciseau à bois et les premiers trous apparaissent.



2 Allez, pas d'hésitation, il faut nettoyer tout ça avec une meuleuse équipée d'un disque à poncer de 80.



3 Dans l'angle extérieur, on frise la dentelle.



4 Du coup, on élargit le champ d'investigation…



5 Et on soigne tout particulièrement les angles des emboutis au papier de 80.



6 Ce n'est pas aussi dramatique que nous le redoutions. La corrosion est circonscrite dans l'un des emboutis et sur le côté du plancher. Nous allons donc réaliser de petites pièces de réparation pour remédier au problème.

2 FORMAGE DES TOLES DE REPARATION



1 La plus simple des pièces ? Une petite tôle pliée pour refaire l'angle entre plancher et fermeture latérale. Nous commençons par un relevé de cotes.





2 Nous avons choisi de travailler avec de la tôle galvanisée de 10/10. Nous y reportons nos mesures.



3 Et nous traçons le développé de la pièce : hauteur + largeur / longueur.



4 Découpe à la cisaille par petites entailles pour ne pas déformer la tôle.



5 Supprimer les déformations au maillet en bois (il évite l'allongement de la tôle).



6 Marquer la position du pli.





7 Positionner la pièce à plier entre les mordaches d'un étau en veillant bien à ce que le pli suive le plan de l'étau.





8 Rabattre le pan supérieur de tôle au maillet en bois, toujours pour ne pas allonger la matière. Effectuer des petits coups secs de droite à gauche, puis de gauche à droite.



9 Présentation de notre petite tôle.



10 Ajustement de la tôle.





11 Nous procédons de la même manière pour la tôle de réparation de l'embouti.



12 Cette fois-ci, nous devons la former en arrondi. Nous utilisons un tube autour duquel nous allons "enrouler" la tôle.


13 Essayage de la tôle.


14 Petit ajustage.


15 Elle est trop haute, il va falloir la recouper.


16 Nous traçons la zone à enlever.


17 Petit coup de disqueuse.


18 Puis nous marquons l'emplacement des deux oreilles à rabattre sur les côtés.



19 Deux petits coups de scie pour "ouvrir" les oreilles.




20 Puis nous les rabattons.


21 Essayage et ajustage jusqu'à être le plus propre possible.

3 COLLAGE DES TOLES DE REPARATION




1 Nous traitons l'oxydation de surface au Ferose. Bleu quand on le passe, noir lorsqu'il a fait son travail d'emprisonnement de la rouille.

Où trouver ? LE FEROSE

Belles anciennes, 15 rue Jacquard, 38230 Tignieu. T. 04.72.02.05.41. www.belles-anciennes.com. Mail : contact@belles-anciennes.com



2 Nous allons faire appel à deux types de colle structurale. A gauche, de l'EP 5065 que nous qualifierons de professionnelle, dont se sert notamment BMW pour coller les pavillons de ses voitures. C'est une résine Epoxy bicomposant qui polymérise en 30 mn (passage en cabine à 80 °C ou utilisation d'une lampe infrarouge) ou en environ 6 à 7 heures, une fois qu'on l'a activée en la chauffant avec un décapeur thermique pour faire monter la température de la tôle à environ 40-45 °C (sec au toucher en une heure à température ambiante). Cet adhésif très puissant peut être poncé et peint, et les pièces ainsi collées résistent aux efforts de traction ou de cisaillement. C'est la Rolls des colles structurales, mais son application réclame un pistolet pneumatique ou électrique et son prix est très élevé (il n'est vendu qu'aux professionnels de l'automobile). La deuxième colle, le MS 9220, est bien plus simple à utiliser. Un simple pistolet suffit pour l'appliquer. C'est un monocomposant de type polymère modifié Silane (d'où son nom MS), un peu plus consistant (il s'applique en couche plus épaisse), et il offre quasiment les mêmes caractéristiques. Sec au toucher en 15 mn environ, il est aussi beaucoup moins cher et plus facile à trouver, notamment dans les centres Auto Distribution et chez tous les revendeurs de pièces et accessoires pour automobile (42 à 50 euros la cartouche de 310 ml).

Où trouver LES PRODUITS TEROSON ?

Pour dénicher le distributeur le plus proche de chez vous : www.loctite.fr/trouver-un-distributeur-9503.htm



3 Commençons par l'EP 5065. Comme on peut le voir après avoir enlevé le bouchon, la cartouche est remplie de deux produits : la colle proprement dite et ce que nous appellerons par commodité un durcisseur.



4 Ils se mélangent dans ce tube alvéolé qui ne peut servir qu'une fois.



5 Visser le tube sur la cartouche.

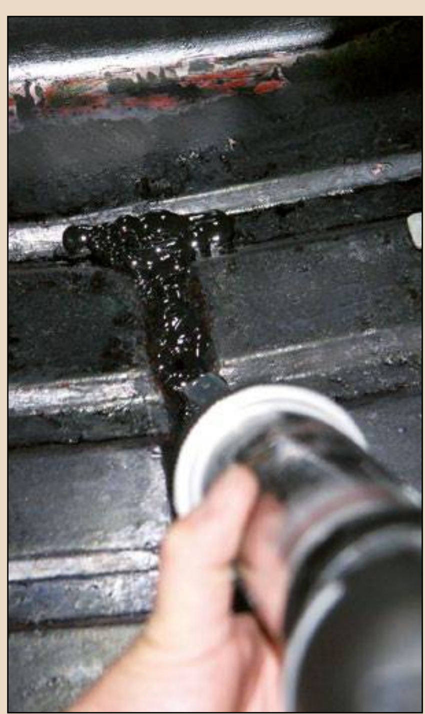


6 Monter la cartouche dans un pistolet pneumatique ou électrique.





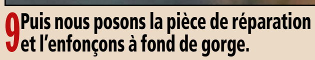
7 L'amorcer. On voit bien le produit qui remplit petit à petit les alvéoles, le durcisseur (transparent) se mêlant à la colle (noire).





8 Nous réalisons un cordon assez épais (vous remarquerez que nous travaillons ici sur l'autre demi-plancher pour lequel nous avons dû réaliser une pièce de réparation bien plus grande et bien plus complexe).





9 Puis nous posons la pièce de réparation et l'enfonçons à fond de gorge.





10 Sans plus attendre, avec une spatule, nous ôtons les surépaisseurs et lissons la colle.



11 Nous procédons de même pour l'autre demi-plancher.







12 Sous la caisse, nous lissons la colle qui a forcément traversé, contribuant ainsi à boucher les trous et réalisant, dans le même temps, un joint d'étanchéité quasi infranchissable.



13 Pour l'équerre, nous allons nous servir du MS 9220, toujours avec un pistolet mais cette fois-ci, il peut être manuel.



14 Plus pâteux, il s'applique en couche un peu plus épaisse.



15 Positionner l'équerre de réparation et lisser.



16 Pour accélérer la polymérisation, nous utilisons un décapeur thermique à 40-50 cm de la pièce. Pas plus près. Juste le temps de faire chauffer la tôle (on doit sentir le chaud à la main, mais elle ne doit pas être brûlante). Cette fois, c'est bien terminé. Il restera à peindre les demi-planchers avec un antigravillonnant lisse avant de remettre la moquette. Ni vu ni connu, j't'embrouille. Nos planchers sont sauvés et protégés pour un bon bout de temps.


TECHNIQUES DE RESTAURATION
2e édition
Collectif, éd. Pixel Press Studio,
225 x 293 mm, 292 p., env. 5.000 photos,
dos carré cousu collé, couverture cartonnée.
Près de 5.000 photos, plus de 200 techniques mises en œuvre, des astuces à foison… Ce nouveau volume de la "Bible du restaurateur" n'est pas une simple réédition de l'ouvrage publié en 2010 et désormais épuisé. Il a été remanié pour comporter 60 % de pages supplémentaires et intégrer de nouvelles fiches pratiques. Grâce à lui, vous pourrez mettre en œuvre les méthodologies les plus banales (apprendre à desserrer un écrou récalcitrant ou à utiliser un multimètre) comme les plus complexes (préparer une carrosserie, tailler un pignon ou apparier un ensemble bielle-piston au "couteau"), en passant par les grands classiques : sauvetage d'un filetage par la pose d'un filet rapporté, techniques d'assemblage démontable (vous ne vous tromperez plus jamais sur le sens d'un clips ou sur une méthode de freinage), extraction d'un roulement, d'un silentbloc ou d'un joint spi, reconditionnement des pièces, traitement anticorrosion, soudure au chalumeau ou au MIG-MAG, polissage, application de la peinture, montage d'un joint de pare-brise, traitement d'un réservoir d'essence, tringlage d'un radiateur, expertise des pièces moteur, rodage des soupapes, calage de l'allumage, rénovation des freins à tambours ou des étriers de freins, purge du circuit de freinage, rénovation de la sellerie, fabrication d'un passe-poil, pose d'un ciel de toit… Sans oublier les outils et produits de base indispensables. Chacune des techniques présentées dans cet ouvrage est explicitée (il est toujours important de comprendre ce qu'on fait et pourquoi on le fait) et abondamment illustrée pour vous assister, pas à pas, image par image, dans vos propres restaurations afin de les mener à bien. Sans douleur, ou presque. Réf. Pix 1053
CAHIERS TECHNIQ
Techniques de Restauration
2e EDITION
49 €
292 pages - 1,4 kilo
PIXEL PRESS
REPARER UN TARAUDAGE DE TROU DE BOUGIE
COMMENT REDEMARRER PROPREMENT UN MOTEUR ?
QUEL INSTRUMENT POUR QUELLE MESURE ?
PEINTURE EPOXY PAR POUDRAGE
RENOVER UN ETRIER DE FREIN
BON DE COMMANDE
A remplir et à renvoyer avec votre règlement à
Pixel Press Studio - BP1 - 78870 BAILLY
Qté	Ouvrage	Prix unitaire	Soit
	Techniques de restauration, 2e édition	49 € TTC	
Frais de port et d'emballage 9 € par ouvrage, soit 9 € x .... =
TOTAL
Nom/Prénom
Adresse
Code postal
Ville
Je choisis le mode de règlement suivant ☐ Chèque bancaire ci-joint à l'ordre de PIXEL PRESS STUDIO
☐ Mandat postal ☐ Carte bancaire
☐ Eurocard ☐ Mastercard ☐ Visa
Signature
Numéro de carte bleue
Date d'expiration
OBLIGATOIRE
Numéro de contrôle
Ce numéro est le dernier bloc de trois chiffres que vous trouverez sur le panneau signature au dos de votre carte.
Autotech GAZOLINE
VIVRE AU QUOTIDIEN LA VOITURE ANCIENNE
autotech.gazoline.net
Egalement disponible sur notre boutique
autotech.gazoline.net

Rendez-vous réguliers

Le 1er mardi

■ **Réunion à Lempdes (63).** A partir de 20h30, à la Maison des Associations. *Rens. Les Vieilles Bielles, 63370 Lempdes.*

Le 1er mercredi

■ **Rendez-vous en scooter à Paris (75).** Place du Trocadéro, à partir de 20h30. *Rens. Les Tontons Scooteurs, 06.82.32.63.28.*

Le 1er jeudi

■ **Les jeudis des retraités à Aubière (63).** A 10h, parking Auchan. *Rens. Michel Martin 06.13.14.31.49.*

Le 1er vendredi

■ **Rendez-vous à Saint-Benoît-sur-Seine (10).** A partir de 19h, parking de l'auberge Saint-Benoît. *Rens. 03.25.76.36.83.*
■ **Rendez-vous à Nérac (47).** A 21h, centre Hausmann. *Rens. Les Bielles d'Albret, 06.98.70.99.39.*
■ **Rendez-vous à Gaillac (81).** A partir de 20h45, salle communale des Fédies. *Rens. AVAG, 06.28.36.12.43.*
■ **Rendez-vous à Villeneuve-sur-Yonne (89).** De 19h à 23h, sur le parking en face du bar Au vieux Tilleul. *Rens. FoMoCo's Lovers, 06.73.18.30.39.*

Le 1er samedi

■ **Rassemblement à Pons (17).** De 9h30 à 12h30, parking Leclerc. *Rens. 2 CV Club Pontois, 06.84.63.97.86.*
■ **Rendez-vous à Montélimar (26).** D'avril à octobre, au kiosque à musique. *Rens. calandremontilienne.free.fr.*
■ **Rassemblement au Castellet (83).** Parking du Sun'Day, RN8, de 9h à 12h30. *Rens. Rétro'mobiles Club du Castellet, 06.74.53.57.64.*
■ **Rassemblement au Muy (83).** De 9h à 12h, sur la place du Marché. *Rens. J.-M. Visat, 06.31.64.99.74.*

Le 1er dimanche

■ **Rendez-vous à Vauxbuin (02).** De 10h à 12h30, tous les mois impairs, de mars à septembre, sur le Mail de Soissons. *Rens. VASE, 03.23.73.11.81.*
■ **Rendez-vous d'Yzeure (03).** Parking Ysatis (ex-Champion), de 10h à 13h. *Rens. Fanauto Rétro Yzeure, 06.33.13.26.27.*
■ **Rendez-vous à Saint-Vallier-De-Thiey (06).** De 10h à 13h, à la Maison des Associations. *Rens. Jean Berger, 06.19.52.88.00.*
■ **Rendez-vous à Saint-Benoît-sur-Seine (10).** A partir de 19h, parking du bar-hôtel Le Marmiton. *Rens. 03.25.76.36.83.*
New ■ **Rassemblement à Millau (12).** De 10h à 12h, d'avril à octobre, place Emma Calvé. *Rens. S.A.V.A., 06.82.01.70.41.*
■ **Rassemblement à Caen (14).** De 10h à 12h, sur le cours Koenig, au pont Bir-Hakeim. *Rens. Club RACN, BP 155, 14010 Caen Cedex.*
■ **Rendez-vous à Saint-Savinien-sur-Charente (17).** De 9h à 12h, derrière l'Office du Tourisme. *Rens. 06.28.75.14.18.*
■ **Rassemblement à Orval (18).** De 9h30 à 12h, de mai à octobre, place du centre socio-culturel. *Rens. BSTO, 06.58.07.64.26.*
■ **Rassemblement à Tulle (19).** De mars à novembre, sauf août, au marché couvert de la gare. *Rens. RCT, 05.55.20.39.99.*
■ **Rassemblement de Plérin (22).** De 9h à 13h, place du Légué. *Rens. 06.70.17.45.90.*
■ **Rassemblement à Bergerac (24).** Parking du Leclerc La Cavaille, de 9h à 12h30. *Rens. Les Chevaliers de l'Arbre à Cames, 06.88.38.10.21.*
■ **Rencontre mensuelle à Montélimar (26).** De 9h à 12h, devant le kiosque à musique, sur les allées provençales. *Rens. 04.75.01.29.13.*
■ **Rassemblement à Gaillon (27).** Place Paul Doumer. *Rens. 06.81.54.50.78.*
■ **Rencard à Pacy-sur-Eure (27).** Place René Tomasini, de 10h à 13h. *Rens. US Cars Club Normandy, 06.07.78.13.12.*
■ **Rassemblement à Dreux (28).** De 14h30 à 18h, (95 rue du Cdt Beaurepaire), visite du musée RMCD. *Rens. Rétro Mobile Club Drouais, 02.37.43.01.15.*
■ **Rassemblement à Caveirac (30).** Devant la Poste. *Rens. ACPS30, 06.17.86.84.92.*
■ **Rendez-vous aux Angles (30).** De 9h à 13h, parking du Mc Donald. *Rens. Samuel, 06.50.92.07.19.*
■ **Rendez-vous à La Teste-de-Buch (33).** Au garage Renault, 180 avenue de l'Europe. *Rens. Grandes Sorties de France, 06.80.12.64.53.*
■ **Rendez-vous à Poussan (34).** De 9h30 à 15h, place de la Mairie. *Rens. RPA, 06.88.09.98.30.*
■ **Rassemblement à Rennes (35).** De 10h à 13h, au lieu-dit Les Etangs d'Apigné. *Rens. Eric Gautier, 06.63.35.98.04.*
■ **Rassemblement à Loches (37).** De 10h à 13h, place de Verdun. *Rens. 06.80.23.18.16.*
■ **Rassemblement à Brevans (39).** Place de la Mairie, de 10h30 à 12h. *Rens. 06.78.17.22.49.*
■ **Rassemblement à Biscarosse (40).** Rond-point de l'Hydravion, de 9h30 à 12h30. *Rens. Club ABC, 06.82.81.62.50.*
■ **Rassemblement à Mont-de-Marsan (40).** Place Saint-Roch (hiver), hall de Nahuques (été), de 9h à 12h. *Rens. 06.04.03.54.75.*
■ **Rassemblement à Villerest (42).** D'avril à octobre, de 10h à 12h, sur l'aéroport de Roanne. De novembre à mars : salle Emilie. *Rens. Auto Musée, 06.15.06.23.96.*
■ **Expo de véhicules anciens à Tharon-Plage (44).** De 10h à 13h, face au Café de la Gare. *Rens. 02.40.39.41.15. ou 06.44.02.67.30.*
■ **Rendez-vous à Ancenis (44).** De 9h à 13h, d'avril à octobre, parking de la Charbonnière. *Rens. Ancenis Cric et Manivelle, 06.79.83.13.21.*
■ **Rassemblement à Saint-Maurice (45).** De 10h à 12h30, au relais de Saint-Maurice. *Rens. Auto Moto Rétro, 06.07.44.56.97.*
■ **Rassemblement à Orléans (45)** De 10h30 à 12h, quai du Châtelet. *Rens. CAAC, 06.33.70.46.43.*
■ **Réunion de Casteljaloux (47).** De 9h à 12h, parking de la piscine. *Rens. Les Vieux Moteurs Gascons, 06.78.60.01.66.*
■ **Rencontre de Pignerolle (49).** A partir de 10h, devant le château de Pignerolle. *Rens. J.-F. Jegou, 02.41.93.38.38.*
■ **Rassemblement à Avranches (50).** D'avril à octobre, de 10h à 12h, place de la Mairie. *Rens. Anciennes Voitures de l'Avranchin, 07.78.10.80.36.*
■ **Rassemblement à Equeurdreville (50).** De 10h30 à 12h30, parking de la Maison des Associations, rue Ferdinand Buisson. *Rens. Auto Rétro Cotentin, 02.33.41.06.98.*
■ **Rencontre à Nancy (54).** Cours Léopold, près de la porte Désilles, de 10h à 13h. *Rens. Club Vignette Gratuite, 03.38.25.10.00.*
■ **Rassemblement à Vannes (56).** De 10h à 12h, parking Gemo, rond-point de Sainte-Anne d'Auray. *Rens. CAVAC, 02.97.66.63.41.*
■ **Rassemblement de Saultain (59).** De 10h à 12h, sur la place de Saultain. *Rens. Club Hainaut Auto Collection, 03.27.36.52.25.*
■ **Rendez-vous à Beauvais (60).** Sur le parking à l'angle de l'ave[illegible]et de la ru[illegible]bre à mai. [illegible]mensueldebeauvais@free.fr

Annulé en mai

■ **Rendez-vous d'Estrée-Saint-Denis (60).** Place de la Mairie, de 10h à 12h30. *Rens. Ecurie Auto Plaines d'Estrées, 03.44.41.30.76.*
■ **Rendez-vous à L'Aigle (61).** De 10h à 12h, place du château. *Rens. Les Amis de la Traction, 02.33.24.01.67.*
■ **Rassemblement à Calais (62).** De mars à octobre (sauf septembre), ZAC Curie, de 10h30 à 12h30. *Rens. Auto Passion 62, 06.99.66.64.84.*
■ **Rassemblement à Enquin-sur-Baillons (62).** De 10h30 à 12h, de mars à octobre, aux étangs ou sur la place. *Rens. 06.03.11.37.47.*
■ **Rassemblement à Canet-en-Roussillon (66).** De janvier à décembre, de 9h à 13h, zone technique du port. *Rens. RVA 66, 06.73.93.34.50.*
■ **Rassemblement à Elne (66).** A 9h30, sur l'ancien marché de gros. *Rens. 06.55.56.68.30.*
■ **Rendez-vous de Strasbourg (67).** De 10h à 13h, parking du stade de la Meinau. *Rens. 06.86.55.00.56 ou 06.62.73.63.19.*
■ **Rendez-vous de Betschdorf (67).** De 10h à 12h30, 2 route de Soufflenheim, *Rens. AAF 06.20.40.94.66.*
■ **Bourse d'échanges à Sathonay-Village (69).** Au parc de la Mairie. *Rens. Auto-Rencard, 04.78.36.39.04.*
■ **Rassemblement à Condrieu (69).** De 10h à 12h, parking du collège Le Bassenon. *Rens. VARP, 06.89.66.96.90.*
■ **Rassemblement amical à Vesoul (70).** Parking Vesoul Electro Diesel, RN 19, de 10h à 12h. *Rens. Daniel Bergé, 03.84.78.81.17.*
■ **Rencontre du Mans (72).** Centre Leclerc, route de Bonnétable, de 10h à 13h. *Rens. Véhicules d'Epoque du Mans, 02.43.28.09.90.*
■ **Bourse d'échanges à La Balme-de-Sillingy (74).** Salle du Bois Joli, de 8h à 12h. *Rens. CPVAF, 04.50.32.02.31.*
■ **Rassemblement au Havre (76).** Place du Commando Kieffer, de 10h à 13h. *Rens. Comité des Fêtes d'Aplemont, 06.70.45.76.81.*
■ **Rencard à Isneauville (76).** Parking Leroy Merlin, de 10h à 12h. *Rens. C. Viel, 06.62.91.03.05.*
■ **Rassemblement à Versailles (78).** De 9h30 à 12h30, place de la cathédrale. *Rens. AVAVA, 06.85.27.28.35.*
■ **Rendez-vous de Montigny-le-Bretonneux (78).** Sur le parking de l'Hôtel de Ville, de 10h à 13h. *Rens. Les Vieux Pistons de Montigny, 06.60.05.92.70.*
■ **Rendez-vous à Maule (78).** Place de la salle des Fêtes, de 10h à 12h. *Rens. Association Rétro Mauloises. 06.07.77.78.43.*
New ■ **Rencard à Niort-Bessines (79).** A partir de 10h30, zone de la Mude. *Rens. Street Machine 79, 06.77.73.63.97.*
■ **Rencontre de Montauban (82).** De 10h à 12h30, parking du Leclerc Aussonne. *Rens. 06.88.91.08.67 ou 05.63.66.02.19.*
■ **Rendez-vous à Sallertaine (85).** A 10h sur la ZA la Fénicière, tous les mois impairs. *Rens. Jean-François, 06.20.71.46.55.*
■ **Rassemblement à Poitiers (86).** De 9h à 12h30, parking de la boulangerie Montas. *Rens. APVA, 06.45.20.67.70. ou 06.60.92.72.41.*
■ **Rendez-vous à Châtellerault (86).** De 9h à 13h, boulevard Blossac. *Rens. Association des Amis du Musée Auto Moto vélo, 06.43.55.33.43.*
■ **Rendez-vous de Limoges (87).** Place Marceau, de 9h à 12h. *Rens. Les Rétromobiles Limousines 06.17.50.71.87.*
■ **Rencard de Dourdan (91).** Place de l'Hôtel de Ville, de 10h à 13h. Rens. M. Dupuis-Philiponnet, 06.86.30.90.24.
■ **Rassemblement à Ezanville (95).** De 9h30 à 12h30 (sauf janvier et août), au complexe de la Prairie. *Rens. AAACE, 06.73.80.31.82.*
■ **Rassemblement à Osny (95).** De mars à octobre, de 9h à 12h, château de Grouchy. *Rens. CCAPRV, 06.76.46.56.65.*

Le 3e dimanche, tous chez Gazoline ! 15 mai

■ **Rencontre de voitures anciennes à Bailly (78)**. *Organisée par Gazoline (01.30.56.65.05).* Sur le parking du Parc des Fontenelles, à Bailly (entre Versailles et Saint-Nom-la-Bretèche), face aux locaux de *Gazoline*, de 10h à 13h. En venant de Paris ou de l'A13 ou de l'A12, récupérer la N307 (direction Saint-Nom-la-Bretèche) et prendre, à droite, direction Bailly-Noisy-le-Roi. Traverser Bailly et, après le troisième feu, prendre à gauche direction Parc des Fontenelles. C'est là, à gauche, après le passage à niveau. En venant de Versailles ou de l'A86, prendre direction Saint-Cyr-l'Ecole. A Saint-Cyr, tourner à droite direction Bailly par la ferme de Gally. Au feu de Bailly, prendre à gauche direction Noisy-le-Roi et même punition dans Bailly.

Le 2e mercredi

■ **Réunion des Traction du Dauphiné à Seyssins (38).** A partir de 18h30, à la brasserie du Rondeau. *Rens. 06.98.77.21.66.*

Le 2e samedi

■ **Rendez-vous à La Rochepot (21).** De 9h à 14h, station du Bel Air. *Rens. AOC Beaune, 03.80.22.72.34.*
■ **Rendez-vous à Nailloux (31).** Sur le parking du village des marques. *Rens. 05.62.13.08.50.*
■ **Rassemblement à Montlouis-sur-Loire (37).** De 10h à 13h, sur le parking du Super U. *Rens. 06.15.70.22.75.*
■ **Rassemblement à Tourcoing (59).** De septembre à juin, de 9h30 à 12h30, parking Connexion. *Rens. 03.20.94.67.15.*

Tous les 2e et derniers dimanches

■ **Rassemblement à Lille (59).** De 10h à 13h, Champ de Mars. *Rens. Edouard Pollet, 03.20.96.22.47 (soir).*

Le 2e dimanche

■ **Rétro Car Meeting à Montmerle-sur-Saône (01).** Parc de la Batellerie, de 9h à 12h30. *Rens. ARGVS, 04.74.69.66.98.*
■ **Rassemblement à Bourg-en-Bresse (01).** De 9h à 13h, sur le parking du marché couvert. *Rens. 06.11.95.22.55.*
■ **Rassemblement à Rosières (10).** De 10h à 12h, à l'UTT. *Rens. www.news danciennes.com, 06.66.80.06.25.*
■ **Rassemblement à Narbonne (11).** De 9h à 13h, quai Vallières. *Rens. ACN, 06.03.46.74.55.*
■ **Rassemblement à Mourepiane (13).** A 9h, sur le parking en face de La Stella d'Oro. *Rens. Capot'Antic Provence, 06.67.06.83.72.*
■ **Rassemblement à Lisieux (14).** De 10h à 12h, place de la République. *Rens. 06.84.28.52.51.*
■ **Rassemblement à Courseulles-sur-Mer (14).** Sauf en juillet, de 10h à 12h, place Général de Gaulle. *Rens. Les Volants de Nacre, 06.07.35.44.30.*
■ **Rassemblement de Pont-l'Evêque (14).** Place du Marché, de 10h30 à 12h.
■ **Rendez-vous de Saint-Martin-de-Fontenay (14).** De 10h à 12h30, sur le parking Carrefour Market. *Rens. Club Plaisir Auto-rétro, 06.31.93.85.54 ou 02.31.38.20.95.*
■ **Rassemblement à Jarnac (16).** De 9h30 à 12h, place du Château. *Rens. 06.62.83.67.71.*
■ **Rassemblement à Champagne-Mouton (16).** De 10h à 12h30, au café de la Paix. *Rens. Denis Juin, 09.61.23.73.97.*
■ **Rendez-vous à Surgères (17).** Devant le Café Français, place de l'Europe, de 8h à 20h. *Rens. Michel Bolla, 06.10.95.36.54.*
■ **Rendez-vous à Aubusson (23).** De 9h à 12h, d'avril à octobre, à la gare routière. *Rens. Funest's Car Club Creuse 06.87.03.51.42 ou 06.81.28.25.50.*
■ **Rassemblement à Evreux (27).** De 10h à 13h, parking des Douves. *Rens. Les Amis des Douves, 06.80.46.43.23.*
■ **Rassemblement à Chartres-Barjouville (28).** De 10h à 12h30 (de mars à novembre), ZA de la Torche. *Rens. Florian, 06.45.77.46.49.*
■ **Rassemblement de 4 CV à Fontenay-sur-Eure (28).** De 9h30 à 13h, parking Resto-Routiers "Mon Idée", de mars à octobre (sauf août). *Rens. 06.14.14.10.55.*
■ **Rendez-vous à Bagnols-sur-Cèze (30).** De 8h30 à 12h, parking du Weldom. *Rens. AMRB, amr.b@aol.fr.*
■ **Rencontre à Castelginest (31).** Sur la place du Général de Gaulle. *Rens. Les Volants du Castel, 05.61.37.75.37.*
■ **Rendez-vous à Marciac (32).** De 9h30 à 12h30, sur le parking du restaurant La Péniche. *Rens. 06.41.43.09.07.*
■ **Rendez-vous à Audenge (33).** De 9h30 à 12h, parking Aldi. *Rens. 06.16.29.72.55.*
■ **Rendez-vous de Vergèze (34).** Caveau d'Héraclès, RN 113, de 10h à 12h. *Rens. Vieux Volants de Nîmes, 06.17.90.36.87.*
■ **Rendez-vous à La Gouesnière (35).** A partir de 9h30 au parking centre. *Rens. La Baie des Jantes, 06.98.25.68.74.*
■ **Rassemblement à Ardentes (36).** Place Saint-Vincent, de 10h à 12h. *Rens. Rétro Méca Centre, 02.54.36.65.26. (ap. 19h).*
■ **Rendez-vous à Savonnières (37).** Place des Charmilles, de 10h à 13h. *Rens. 02.47.43.53.63.*
■ **Rendez-vous à Jardin (38).** De 10h à 12h, Place du Lavoir à Berardier. *Rens. Club Rétro-mécanique de Jardin, 06.83.04.16.94.*
■ **Rassemblement de Lons-le-Saulnier (39).** De 10h à 12h, sur le parvis du CARCOM. *Rens.CJVE, 03.84.24.28.85.*
■ **Concentration au château de Blois (41).** De 10h à 12h. *Rens. Belle époque automobile du blaisois, beab41@hotmail.com.*
■ **Rendez-vous de Montrichard (41).** De 10h à 12h30, place du Général de Gaulle. *Rens. Automobiles Classiques de Touraine, 06.87.06.11.66.*
■ **Rassemblement à Pontchâteau (44).** De 10h à 12h30, carrière de Grénébo, allée du Brivet. *Rens. Anciennes Roues Pontchâtelaines, 06.17.63.65.11.*
■ **Rassemblement à Saint-Brevin-les-Pins (44).** De 10h à 13h, au Débarcadère. *Rens. www.clubdynamo.fr.*
■ **Rencontre de mécaniques anciennes à Nantes (44).** De 9h à 12h, place du MIN. *Rens. Jaguar Enthousiast Club, 02.40.03.97.35.*
■ **Rassemblement au Pouliguen (44).** De 11h à 13h, sur le parking du magasin Chauss Expo. *Rens. 06.07.46.62.59.*
■ **Réunion de Loury (45).** Parking de la salle polyvalente, de 10h à 12h30. *Rens. Belles Mécaniques Anciennes, 06.19.59.71.00.*
■ **Rendez-vous à Marmande (47).** A partir de 9h30, boulevard du Maré. *Rens. 07.77.38.49.81.*
■ **Rassemblement de Baugé (49).** Place de l'Europe, de 10h à 12h. *Rens. Véhicules Anciens de la Vallée du Loir, 02.41.89.20.78.*
■ **Réunion à Gueux (51).** Parking du restaurant "La Garenne", sur la RN31, de 10h à 12h. *Rens. 06.81.48.66.09.*
■ **Rassemblement de Champey (54).** RN 57, sur le parking de l'ancien restaurant routier. *Rens. Lanzi Vito, 06.18.17.27.73.*
New ■ **Rassemblement à Vieux-Condé (59).** De 10h à 12h, sur le parking Lidl. *Rens. Passion 4 CV France, 06.52.11.69.96.*
■ **Rendez-vous à Gouvieux (60).** De 9h30 à 13h, parking rue Blanche. *Rens. Les Vieilles Calandres de Gouvieux, 06.84.76.08.31.*
■ **Rencontre à Précy-sur-Oise (60).** De 10h à 13h, parc des Erables. *Rens. 06.68.74.61.72.*
■ **Rendez-vous de Laigneville (60).** Place Henri Barbusse, de 10h à 12h30. *Rens. Automobile Club Oise Picardie, 06.85.86.60.60.*
New ■ **Rassemblement à Hasparren (64).** Près de la salle Mendelea, de 9h30 à 12h30. *Rens. Soupapes et pistons, 06.45.09.21.60.*
■ **Rencard Mustang à Ribeauvillé (68).** De 10h à 13h, d'avril à novembre, face au restaurant Catalpas, 48 route de Bergheim.
■ **Rencontre à Mulhouse (68).** De mars à novembre, devant le Darty de Dorlach, de 10h à 13h. *Rens. 06.85.47.64.49.*
■ **Rassemblement à Chaponost (69).** De 10h à 12h, place du Plat de l'Air. *Rens. Chapomobile, 06.10.19.31.70.*
■ **Rassemblement à Chambost-Allières (69).** De 9h à 12h, salle des Fêtes. *Rens. 06.23.77.49.81.*
■ **Rendez-vous à Bergesserin-les-Cluny (71).** De mars à novembre à "Chervet", de 9h30 à 14h. *Rens. Les Vieilles Guimbardes du Clunysois, 09.50.75.00.51.*
■ **Rassemblement à Fauville-en-Caux (76).** De 10h à 13h, place de la Mairie. *Rens. Auto Passion Pointe de Caux, 06.75.01.18.02.*
■ **Rendez-vous à Rouen (76).** D'avril à septembre sauf août, à 9h30 à l'espace des Marégraphes. *Rens. normandy retroshow@gmail.com.*
■ **Rendez-vous à Maromme (76).** De 10h à 12h, place Jean Jaurès. *Rens. AVAM, 07.62.55.38.92.*
■ **Rencontre à Beynes (78).** Parking du G20, de 10h à 13h. *Rens. 06.15.26.43.30.*
■ **Rassemblement à Montesson (78).** De 10h30 à 12h, parking Carrefour. *Rens. 06.45.45.61.26.*
■ **Rencontre à Andrésy (78).** De 9h à 13h, parc de la mairie. *Rens. 06.78.35.71.35.*
■ **Rassemblement à Amiens (80).** De 9h30 à 13h, au kiosque du parc de La Hotoie. *Rens. 03.22.47.04.36.*

■ **Rencontres amicales d'Albi (81).** De 9h à 12h à La Renaudié, Maison de Quartier. *Rens. 05.63.45.48.16.*
■ **Rassemblement en Avignon (84).** De 9h à 12h, sur le parking des allées de L'Oulle. *Rens. association.4A@orange.fr.*
■ **Rendez-vous à Valréas (84).** De 10h à 12h, parking Cave de la Gaillarde. *Rens. A.V.E., 06.63.45.11.55.*
■ **Rendez-vous à Château d'Olonne (85).** Parking du Puits d'Enfer, de 10h30 à 12h. *Rens. 06.48.80.02.53.*
■ **Rendez-vous à Thaon-les-Vosges (88).** De 10h à 12h, d'avril à octobre, parking de la Rotonde. *Rens. VRACC88, 06.51.79.95.25.*
■ **Rencard de Toucy (89).** De 9h à 17h, parking de la gare. *Rens. Club Rétro Forterre, 03.86.41.98.75.*
■ **Rendez-vous d'Epinay-sur-Orge (91).** De 10h à 12h30 devant la mairie. *Rens. fans.danciennes@laposte.fr*
■ **Rendez-vous de Suresnes (92).** De 10h à 13h, face au cimetière américain. *Rens. Samuel Bohbot, 06.60.20.77.32.*
■ **Belles de Vincennes (94).** De 9h à 13h, parvis de la mairie. *Rens. 01.43.74.48.55.*
■ **Rassemblement du Plessis-Bouchard (95).** Parc du centre culturel, de 9h30 à 12h30. *Rens. ARCOP, 06.25.89.61.09.*

Le 3e vendredi

■ **Réunion à Brevans (39).** A 20h30, salle des associations. *Rens. 03.84.79.05.23.*
■ **Rendez-vous à Paris (75).** A partir de 21h, avenue Foch. *Rens. Mini's Addict, 06.15.93.61.03.*

Le 3e samedi

■ **Rassemblement à La Ville-aux-Clercs (41).** De 10h à 12h30, au Relais de l'Essert. *Rens. 06.82.00.36.18.*
■ **Rassemblement à Noisy-le-Grand (93).** De 10h à 13h, sur la place de la Mairie. *Rens. 06.84.04.75.15.*

Le 3e dimanche

■ **Rassemblement à Chauny (02).** De mars à octobre, de 10h à 12h, place du Marché Couvert. *Rens. 06.89.14.10.79.*
■ **Rassemblement à Dompierre-sur-Besbre (03).** De 10h à 12h, parking supermarché ATAC. *Rens. 06.30.96.83.75.*
■ **Rendez-vous à Annonay (07).** De 9h30 à 13h, sauf en août, Place Edmond Michelet. *Rens. Auto-Rétro Annonay, 06.21.23.40.58.*
■ **Rassemblement à Angoulême (16).** De 10h à 12h, au parc de Fregeneuil. *Rens. 06.76.63.29.50.*
■ **Rendez-vous à La Rochelle (17).** De 10h à 12h30, parking du port des Minimes. *Rens. ARVA, 06.51.21.41.85.*
■ **Rendez-vous à Brive (19).** De janvier à novembre, parking Leclerc. *Rens. Julien, 06.14.34.57.12.*
■ **Rassemblement à Yffiniac (22).** De 10h à 13h, sur le parking Hyper U. *Rens. 06.71.44.40.63.*
■ **Rassemblement à Trélissac (24).** De 10h à 12h, parking du Vincennes. *Rens. Périgueux Auto Rétro, 06.70.40.42.38.*
■ **Rassemblement à Incarville (27).** Sur le parking Leclerc, de 9h à 12h30. *Rens. Collecto'mobile, 02.32.50.46.66.*
■ **Rassemblement à Vernon (27).** Au Centre des Tourelles, de 10h à 12h. *Rens. 02.32.52.20.13 ou 06.25.74.88.81.*
■ **Rassemblement de Saint-Sébastien de Morsang (27).** De 8h à 13h, parking de la Mairie. *Rens. 06.24.24.59.81.*
■ **Rendez-vous à Voves (28).** De mars à octobre. *Rens. Vincent Fouin, 06.45.47.29.10.*
■ **Rendez-vous de Saint-Lubin-de-Joncherets (28).** La Ferrette, de 10h à 13h. *Rens. Juvaboun, 06.60.22.91.71.*
■ **Rassemblement à Champhol (28).** De mars à octobre, de 9h30 à 12h, parking Intermarché. *Rens. Vieilles Mécaniques Chartraines, 06.67.26.77.28.*
■ **Rendez-vous à Andernos-Les-Bains (33).** De juin à septembre, église Saint-Eloi, de 9h à 12h. *Rens. RCBA, 06.14.39.22.54.*
■ **Rassemblement à Sainte-Croix-du-Mont (33).** De 9h à 12h, sur la place de l'Eglise. *Rens. 05.56.76.72.98.*

■ **Rassemblement à Liffré (35).** De 9h à 13h, Zac de Beaugé. *Rens. 02.99.68.35.53.*
■ **Rassemblement d'Azay-sur-Cher (37).** Sur l'aire de loisirs des bords du Cher, de 10h à 13h. *Rens. 02.47.50.46.15.*
■ **Rencontre à Tours (37).** Boulevard Béranger, face à la Poste, de 10h à 13h. *Rens. Grand Prix de Tours, 02.47.45.57.94.*
■ **Rendez-vous à Savigny-en-Véron (37).** De 10h à 12h, d'avril à octobre, place de l'Eglise. *Rens. 02.47.58.93.32.*
■ **Rendez-vous à Bletterans (39).** De 10h à 12h, sur le parking du Super U. *Rens. Club Rétro Jura Bresse, 03.85.74.78.25.*
■ **Rassemblement à Hagetmau (40).** Sur le parking de l'Intermarché. *Rens. Hagetmau Méca Passion, 06.60.31.64.68.*
New ■ **Rassemblement à Mimizan (40).** Parking Weldom, de 10h à 12h30. *Rens. Rétro Auto Moto Mimizan, 06.21.82.39.67.*
New ■ **Rassemblement à Pithiviers (45).** Sur le Mail Ouest, de 9h30 à 13h. *Rens. V.P.G., 06.75.70.83.22.*
■ **Rassemblement à Saint-Lyé-la-Forêt (45).** De 10h à 12h30, sur le parking derrière la Mairie. *Rens. 02.38.91.83.95.*
■ **Rassemblement à Segré (49).** De 10h à 12h30, place du Port. *Rens. 02.41.92.88.41.*
■ **Rassemblement à Ban-Saint-Martin (57).** Parking du Centre socio-culturel, avenue Henri II, de 10h à 13h. *Rens. Club Vignette Gratuite, 03.88.25.10.00.*
■ **Rendez-vous à Colleret (59).** De 10h à 13h, place de Colleret. *Rens. 06.74.20.79.86.*
■ **Rassemblement à Chantilly-Lamorlaye (60).** Domaine de Chantilly, de 10h à 13h. *Rens. Daniel Grozdanic, 06.08.21.34.11.*
■ **Rencontre à Varinfroy (60).** Place de la Mairie, de 9h à 12h. *Rens. 03.44.87.49.00.*
■ **Exposition de véhicules à Brêmes (62).** De mars à octobre, à partir de 9h30. *Rens. VLCDO, 06.86.97.80.28.*
■ **Rassemblement à Clermont-Ferrand (63).** De 9h30 à 12h, parking du Géant Casino. *Rens. Alpine 63, 06.08.56.32.05.*
■ **Rassemblement à Courpière (63).** A 9h30, Place de la Mairie. *Rens. Les Belles à Courpière, 06.45.09.21.60.*
■ **Exposition statique au Bourget-du-Lac (73).** De mai à octobre, parking Thomas II (devant les Entreprises Drivet /Bateaux), de 9h à 12h. *Rens. AVABLB, 04.79.69.52.52.*
■ **Rassemblement à Rouen (76).** De 9h30 à 12h30, quai de Seine, espace Marégraphe. *Rens. Normandy Rétro Show, 06.15.37.02.56.*
■ **Rassemblement à Château-Landon (77).** De 10h à 12h, sur le parking du Mail. *Rens. 06.85.42.98.38.*
■ **Rencontre à Rambouillet (78).** De 9h30 à 12h30, au centre commercial de la Clairière. *Rens. 06.50.58.65.02.*
■ **Rencontre à Vaux-sur-Seine (78).** De 9h30 à 12h, sur le parking de la Gare. *Rens. Jean Riou, 06.11.86.87.95.*
■ **Rassemblement du Vidauban (83).** Parking de la Tuilerie, de 10h à 12h. *Rens. Michel François, 04.94.73.08.75.*
■ **Rassemblement à Piolenc (84).** De 9h à 12h, cours Corsin. *Rens. AVRP, 06.13.86.80.99.*
■ **Rencontre de Poitiers (86).** De 9h30 à 12h, au Class Hôtel Restaurant, rocade Nord, zone de la République. *Rens. 05.49.54.45.37 après 19h.*
■ **Rassemblement à Viry-Châtillon (91).** De 9h30 à 13h30, sur le parking de la mairie. *Rens. Amicale des Automobiles Populaires 50/70, 06.89.34.57.79.*
■ **Rendez-vous de Gagny (93).** Devant le marché des Amandiers, de 10h à 12h. *Rens. M. Bourgueil, 06.88.40.76.60.*
■ **Rendez-vous à Aulnay-sous-Bois (93).** De 9h à 13h, sauf juillet et août, carrefour de l'Orméteau, route de Mitry. *Rens. 06.16.85.37.81.*
■ **Expo à Sucy-en-Brie (94).** De 9h à 12h, sur la place du marché, face à la cité verte. *Rens. Sucy Classic Club, 06.09.01.89.45.*
■ **Rassemblement à Herblay (95).** Sur le parking du magasin Truffaut. *Rens. Auto Rétro Club Herblaysien, 06.78.76.72.52.*
■ **Rassemblement à Bouffémont (95).** De 9h à 12h30, parking du centre culturel, rue J.-B. Clément. *Rens. 06.09.68.73.70. Confirmation sur le site : www.lesvieuxpneusdecentnoix.com.*

Le 4e samedi

■ **Rencontre amicale à Louveciennes (78).** De 10h à 13h, sur le parking de la gare. *Rens. 06.33.37.77.83 ou 06.60.49.07.37.*

Le 4e dimanche

■ **Rendez-vous à Dompierre-sur-Besbre (03).** De 10h à 13h, sur le parking du supermarché Atac. *Rens. 06.10.96.55.71.*
New ■ **Rassemblement à Saint-Julien-de-l'Escap (17).** Au restaurant L'Escap, de 10h à 12h. *Rens. 06.31.91.62.10.*
■ **Rencontre à Brive (19).** De 9h30 à 12h30, place de Lattre de Tassigny. *Rens. 05.55.24.43.08 ou 06.82.12.61.06.*
■ **Réunion à Plurien (22).** Place du Manoir Montangué, de 10h à 12h30. *Rens. 06.14.42.64.63.*
■ **Rencontre à Saint-Paul-Trois-Châteaux (26).** Place Chausy, d'octobre à mars. *Rens. Tricastin Auto Passion, 06.03.90.14.46.*
■ **Rassemblement aux Andelys (27).** De 9h30 à 12h30, place du marché), Grand Andely. *Rens. 06.24.12.23.78.*
■ **Rassemblement à Breuilpont (27).** De 10h à 13h, devant l'ancienne gare. *Rens. Volants et Vallée, 06.61.39.46.06.*
■ **Rencard à Châteaudun (28).** Sur le parking d'Intermarché, de 9h30 à 13h, de mars à octobre. *Rens. Les Increvables, 06.86.35.72.08.*
■ **Rendez-vous à Pujaut (30).** De 9h à 12h, place du marché. *Rens.JAVA, 06.83.14.85.00.*
■ **Rassemblement de Soustons (40).** Sauf décembre, de 10h à 12h30, aux arènes. *Rens. Car et Moto Addiction, 06.26.05.37.30.*
■ **Rendez-vous à SaintBrévin-les-Pins (44).** De 10h à 13h, au débarcadère. *Rens. Club Dynamo, 06.14.56.26.38.*
■ **Rendez-vous à Guémené-Penfao (44).** De 9h à 13h, parking du Mail Jean-Jaurès. *Rens. V.P.G, 06.68.09.45.66.*
■ **Rendez-vous à Saint-Nazaire (44).** De 10h30 à 12h, face à la base sous-marine. *Rens. Ecurie Côte d'Amour, 06.85.87.80.15.*
■ **Rassemblement d'Orvault (44).** De 11h à 13h, sur le parking de la Carrière, derrière la mairie. Rens. 06.07.46.62.59.
■ **Rassemblement de La Chapelle-Saint-Mesmin (45).** Sur le parking de l'espace Bel-Air, de 10h à 12h (hiver) ou de 9h à 12h (été). *Rens. 06.03.15.83.25.*
■ **Rencard Rétro Sports des Thermes à Amnéville (57).** De mars à novembre, de 9h30 à 12h, derrière l'Office du tourisme. *Rens. Club RSA Exception, 06.75.48.40.53.*
■ **Rencontre à Montataire (60).** Sur le parking face au cinéma Pathé, accès par D200, de 10h à 13h. *Rens. A.M.V.A., 03.44.27.55.75.*
■ **Rassemblement à Bidart (64).** De 9h à 12h, au parking Zirlinga. *Rens. Club Basque des Véhicules Anciens, 05.59.93.11.99.*
■ **Rassemblement à Bourdainville (76).** De 10h à 12h, place de la Mairie. *Rens. Sports et loisirs, 02.35.56.03.20.*
■ **Rencontre à Thoiry (78).** Parking du Château, de 10h à 13h. *Rens. 06.18.48.53.84.*
■ **Rendez-vous à Vaison-la Romaine (84).** De 9h à 13h, parking de la Poste. *Rens. 06.61.24.57.18.*
■ **Rendez-vous à Ans (Belgique).** D'avril à octobre, de 10h à 11h30, sur le parking de l'hypermarché Carrefour. *Rens. APAM, 0032.04.246.51.87.*

Tous les derniers samedis

■ **Rassemblement à Dijon (21).** De 9h30 à 12h, parking de la Brasserie du marché de gros, 1 rue Léon Delessard. *Rens. 03.80.71.14.35.*

Tous les derniers dimanches

■ **Rendez-vous à Manosque (04).** De 9h30 à 12h, sur le parking de l'Hyper U, sauf juillet, août et décembre. *Rens. ASM, 06.40.35.92.71.*
■ **Rassemblement à Alairac (11).** De 10h à 13h et de mars à novembre, à l'Espace François Mitterrand. *Rens. 06.80.14.52.41.*
■ **Rassemblement à Fos-sur-Mer (13).** De 9h à 12h, sur l'esplanade du complexe sportif Parsemain. *Rens. Rétromobile du Golfe de Fos, 06.89.95.94.18.*
■ **Rencontre convivial à Saint-Désir-de-Lisieux (14).** De 10h à 12h30, sur le parking de l'école, route de Falaise. *Rens. 02.31.62.09.73 ou 06.15.25.37.71.*
■ **Rassemblement d'Argent-sur-Sauldre (18).** D'avril à octobre, sauf août, de 9h30 à 12h30 sur la digue de l'Etang du Puits. *Rens. AVAC Nord, 02.48.58.46.40.*
■ **Rassemblement à Bosc-Roger-en-Roumois (27).** Parking du supermarché Aldi, de 10h à 12h. *Rens.06.08.88.13.35.*
■ **Rassemblement autos motos de Lery (27).** De 14h à 17h30, rue des Emotelles. *Rens. 06.65.12.83.71.*
■ **Rassemblement voiture, moto collection et prestige à Bordeaux (33).** A partir de 9h, 103 quai de Queyries.
■ **Réunion à Viols-le-Fort (34).** Sauf juillet et décembre. Porte de Milan, de 11h à 18h. *Rens. Wagon Bleu, 06.32.64.29.84.*
■ **Rendez-vous de Breteil (35).** De 10h à 12h30, rue de Rennes, parking de l'école. *Rens. 06.60.13.81.20 ou 02.99.06.03.89.*
■ **Issoudun en anciennes (36).** De mars à octobre, de 10h à 12h, sur le parking du Bricomarché. *Rens. 02.54.49.48.33.*
■ **Rassemblement à St-Avertin (37).** De 10h30 à 12h, au château de Cangé. UNIQUEMENT LES MOIS DE 5 DIMANCHES *Rens. AST, 02.47.25.19.96 (ap. 19h).*
■ **Rassemblement à Saint-Clair-de-la-Tour (38).** ZI Le Chapelier, La Tour du Pin, de 9h à 15h. *Rens. La Calamine Saint-Clairoise, 06.08.05.72.02.*
■ **Rendez-vous à Grenade-sur-L'Adour (40).** De 10h à 12h, face à la mairie. *Rens. Didier Stucker, 06.71.41.57.71.*
■ **Rendez-vous à Thenay (41).** A partir de 10h, sur les circuits du Val-de-Loire. *Rens. Patrick Rabet, 06.40.33.93.93.*
■ **Rendez-vous d'Aurec-sur-Loire (43).** Sous le pont de la base de loisirs, de 9h à 12h. *Rens. Touring-Cars, 06.07.70.15.65.*
■ **Réunion à Chécy (45).** De 10h à 12h, sur le parking du Leclerc. *Rens. Auto Moto Jadis Club Orléanais, 02.38.86.07.25 ou 06.08.53.05.89.*
■ **Rassemblement à Courtenay (45).** De 10h à 12h, sur la place de la gare. *Rens. Court'Auto Moto Passion, 06.29.44.73.30.*
■ **Rencard à Changé (53).** Salle des Ondines, de 10h à 13h. *Rens. Ami'ricaines Club, 02.43.79.64.01 ou 06.74.78.35.90.*
■ **Rassemblement à Levoncourt (55).** De 9h à 16h, parking Chez Catharina, 5 Grande rue. *Rens. 06.85.86.87.85.*
■ **Réunion de Nomain (59).** De 10h à 12h, derrière l'église. *Rens. Les Vieilles Bielles Warlaing, 03.27.27.97.28.*
■ **Rencontre à Lumbres (62).** 2 bis rue Emile Zola. *Rens. Francis, 03.21.39.75.34.*
■ **Rassemblement à Autun (71).** Sur la place du Champ de Mars, à partir de 10h. *Rens. 03.85.52.77.61.*
■ **Réunion à Fécamp (76).** Parking du Carrefour, de 10h à 13h. *Rens. Loïc Demongher, 02.35.28.74.32.*
■ **Réunion à Mitry-Mory (77).** Sauf juillet, août et septembre. De 9h à 12h. *Rens. 01.48.16.90.45.*
■ **Réunion de Maisons-Laffitte (78).** A partir de 10h30, parking de l'hippodrome. *Rens. Philippe de Silans, 01.39.12.19.38.*
■ **Rassemblement de Caderousse (84).** De 9h à 12h30, cours Guy Moquet, UNIQUEMENT LES MOIS DE 5 DIMANCHES. *Rens. 04.13.07.73.84 ou 06.22.74.25.20.*
■ **Rassemblement de La Bresse (88).** De 9h à 12h, au complexe sportif. *Rens. Rétro Loisirs Ligne Bleue, 03.29.25.96.01.*
■ **Rassemblement de Contrexéville (88).** Devant la Galerie thermale, de 9h à 12h (d'avril à septembre). *Rens. Club Auto Rétro Vosgien, 06.63.13.35.83.*
■ **Rencontre de Belfort (90).** Rue piétonne, de 10h à 12h. *Rens. Belfort Auto Rétro, 06.61.11.44.10.*
■ **Réunion de Sainte-Geneviève des Bois (91).** De 10h à 12h30, parking de l'Hôtel de Ville, place Roger Perriaud. *Rens.06.88.64.98.36.*
■ **Réunion de Breuillet (91).** De 10h à 13h sur le parking Netto. *Rens. 06.61.14.91.82.*

Jusqu'au 20 novembre

■ **La France qui gagne au Musée Matra de Romorantin (41).** *Organisé(e) par Espace Automobiles Matra, 17 rue des Capucins, 41200 Romorantin-Lanthenay. T. : 02.54.94.55.58. - www.museematra.com - museematra@romorantin.fr.* Présentation de différents plateaux de véhicules sportifs emblématiques comme la DS 3 WRC, la 908 Peugeot, la Peugeot 205 T16, une Formule 1 Renault mais aussi des véhicules populaires tels la 2 CV Cocorico, la 4L Parisienne... *Tarif(s) d'entrée : 6 euros par adulte, 4 euros pour les + de 8 ans, étudiants, personnes handicapées, centres médicaux spécialisés. Horaires : tous les jours sauf le mardi : 9h-12h30, 13h30-18h ; samedi, dimanche et jours fériés : 10h-12h30, 13h30-18h.*

Du 29 avril au 1er mai

■ **16e Lorraine historique dans les Vosges (88).** *Organisé(e) par Club Vignette Gratuite, Zone de Loisirs, Forêt de Haye, 54840 Velaine-en-Haye. T. : 03.83.25.10.00 ou 06.11.93.19.34. - www.cvg.asso.fr - jean-paul.fougerousse @wanadoo.fr.* Trois catégories proposées : Aventure, réservée aux voitures d'avant-guerre, Grand Tourisme pour une balade touristique, Rallye pour les amateurs de navigation avec road book.

30 avril et 1er mai

■ **Rallye Fables et champagne à Château-Thierry (02).** *Organisé(e) par Castel Automobile Club, BP 50015, 02402 Château-Thierry Cedex. T. : 06.09.76.85.28 ou 06.86.67.50.22. - www.castelautoclub.com.* Fléché métré de 80 km avec visite de caves et dégustation le samedi, parcours quiz de 150 km le dimanche.
■ **Classic Days à Magny-Cours (58).** *Organisé(e) par M3, ZAC de Bridal, BP 11, 19130 Objat. T. : 05.55.25.27.26. - www.classic-days.fr - classicdays@classic-days.fr.* Jean Ragnotti sera à l'honneur pour une édition qui présentera un exemplaire unique de la Collection Schlumpf, des démonstrations faites par des avions de la Ferté-Allais, des shows d'ancêtres et vétérans avec, cette année, un exceptionnel village avant-guerre. *Tarif(s) de location : 90 euros les 6 x 3 m en extérieur, 330 euros les 6 x 4m en intérieur. Tarif(s) d'entrée : à partir de 11 euros, gratuit pour les - de 14 ans. Frais d'engagement : à partir de 28 euros pour exposer son véhicule.*
■ **18e Expomobile des pépinières Laplace de Chelles (77).** *Organisé(e) par Jardinerie Laplace, 78 route de Montfermeil, 77500 Chelles. T. : 06.76.33.04.95. - laurent.laplace77@orange.fr.* Exposition de voitures et motos anciennes à la jardinerie Laplace, accompagnée de décors floraux, balade en Seine-et-Marne et bourse aux pièces le dimanche. Exposition de véhicules d'avant et d'après-guerre. *Tarif(s) de location : gratuit. Tarif(s) d'entrée : gratuit.*



1er mai

23e Bourse-exposition de Drom (01). *Organisé(e) par A.R.C.M.A., 1 place de la Mairie, 01370 Meillonnas. T. : 04.74.30.69.22 ou 06.37.27.91.13. - berryal@free.fr.* Sur la place du village, bourse d'échanges et exposition d'autos, motos, tracteurs. Thème : les mécaniques de l'Est. Tombola avec une moto MZ 125 à gagner. *Tarif(s) de location : gratuit jusqu'à 4 m. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 7h-18h.*

Exposition de véhicules de collection à Bouquetot (27). *Organisé(e) par Bouquetot Village Festif, Mairie, 27310 Bouquetot. T. : 02.32.57.37.35. - bouquetotvillagefestif.e-monsite.com.* Autos et motos de collection. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h-18h.*

Montée historique d'Epieds (27). *Organisé(e) par Volants & Vallées, 19 rue Lamartine, 27640 Breuilpont. T. : 06.61.39.46.06. - volants.vallee@orange.fr.* Sur route fermée, sans chrono ni compétition. *Frais d'engagement : 45 euros par auto (adhérent), 55 euros (non-adhérent), 30 euros par moto (adhérent), 40 euros (non-adhérents).*

38e Sortie du 1er Mai en Haute-Garonne (31). *Organisé(e) par Club Auto Rétro Midi-Pyrénées, 1 allée Abel Boyer, 31770 Colomiers. T. : 05.61.78.15.55 ou 06.03.31.05.16. - www.carmp.fr - carmp@wanadoo.fr.* Ouverte à tout véhicule de collection.

21e Rallye-promenade à Lons-le-Saunier (39). *Organisé(e) par CJVE, Maison des Associations, 163 rue Marcel Paul, 39000 Lons-le-Saunier. T. : 03.84.24.28.85. - www.cjve.fr - club-contact@cjve.fr.* Au départ et à l'arrivée de la place de la Chevalerie, réservé aux voitures et motos de plus de 25 ans.

1er Run Interclubs à Saint-Etienne (42). *Organisé(e) par La Guêpe Stéphanoise Scooter Club, 5 rue du Sous-Lieutenant Joseph Vergnette, 42000 Saint-Etienne. T. : 06.17.08.34.67. - boldrec@gmail.com.* Rassemblement de scooters vintage ouvert à tous. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h-17h.*

23e Bourse d'échanges à Hesdin (62). *Organisé(e) par Les Pétroleuses Hesdinoises, 10 rue du Bas Parcq, 62770 Le Parcq. T. : 06.86.88.04.71.* Exposition d'autos, motos et vélos de plus de 30 ans, pièces détachées. *Tarif(s) d'entrée : 3 euros. Horaires : 8h-17h.*

Bourse d'échanges à Chef-Boutonne (79). *Organisé(e) par FCB, 5 chemin de la Maisonnette, 79110 Chef-Boutonne. T. : 06.08.42.59.84. - joel.gendraux@orange.fr.* Au stade municipal, autos, motos, vélos et tracteurs. Expo-vente de véhicules de collection. Parking réservé aux anciennes. *Tarif(s) de location : 2 euros le ml (ext.), 3 euros le ml (int.). Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 7h-18h.*

Du 3 au 12 mai

8e Babyboomer's Adventure au Maroc (Maroc). *Organisé(e) par SPYD Organisation et Aldabra Voyages, 84 avenue de la Libération, 33700 Mérignac. T. : 06.78.74.44.79. - www.babyboomersadventure.com - spyd-organisation@hotmail.fr.* Raid ouvert aux autos antérieures à 1990. Boucle de 2.000 km au départ et à l'arrivée de Marrakech. *Frais d'engagement : 4.200 euros par équipage.*

5 mai

22e Rétro Mobil' en Boudeville à Dompierre-sur-Besbre (03). *Organisé(e) par Rétro Mobile Club Dompierrois, Mairie, route de Vichy, 03290 Dompierre-sur-Besbre. T. : 06.33.82.95.05. - www.retromobiledompierre.sitew.fr - rmcdomp@gmail.com.* A l'espace Boudeville et à la Roseraie, expo et bourse d'échanges. Thème consacré aux véhicules de la reconstruction, après-guerre 1946 à 1950. Rassemblement de véhicules de + de 30 ans. *Tarif(s) de location : 4 euros les 3 ml, 1 euro par m. supp. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 8h-18h.*

VIIe Rallye des Menhirs à Milizac (29). *Organisé(e) par Amateurs de Véhicules Anciens du Ponant, Stéphane Nonet, 2 place Yves Kerboul, 29290 Milizac. T. : 02.98.07.97.83. - sites.google.com/site/avap29.* Au départ de la place de la Mairie, parcours d'orientation de 2h30 environ. *Horaires : 9h. Frais d'engagement : 25 euros par pers. (plaque rallye et déjeuner).*

Automobiles de l'Age d'Or à Maulévrier (49). *Organisé(e) par Automobiles de l'Age d'Or, BP 14, 49360 Maulévrier. T. : 02.41.55.45.90. - editions.herault@orange.fr.* Au départ du parking du Parc Oriental, randonnée avec étape dans une commune du Bocage. *Frais d'engagement : 35 euros par personne, véhicule inclus, 10 euros sans repas.*

1er Rassemblement de voitures anciennes à Manoncourt-sur-Seille (54). *Organisé(e) par Association Man, 1 rue de la Mairie, 54610 Manoncourt-sur-Seille. T. : 06.80.37.75.51.* Rassemblement de voitures anciennes, bourse d'échanges et brocante. *Tarif(s) de location : 5 euros les 5 m. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : à partir de 7h.*

Exposition et balade à Capinghem (59). *Organisé(e) par Carter Cash Capinghem, 72 rue des Fusillés, 59160 Capinghem. - vincentlangie@hotmail.fr.* Exposition de voitures anciennes, de prestige et sportives, balades au road book le matin et l'après-midi. Tombola au profit des associations locales. *Horaires : 9h-18h.*

7e Rétro-mobile Ravenellois (60). *Organisé(e) par Mairie, 3 rue du Petit Bail, 60130 Ravenel. T. : 03.44.78.50.70 ou 06.79.70.47.50 (M. Leroy). - mairie.ravenel@orange.fr.* Dans le parc du château, rassemblement de véhicules anciens et bourse d'échanges. A 10h, circuit dans les rues du village puis parcours de 32 km dans les environs. *Horaires : à partir de 8h15. Balade à 10h.*

1er Wingles Rétro (62). *Organisé(e) par Les Amateurs de Vieilles Carettes, 2 rue Roger Salengro, 62880 Vendin-le-Vieil. T. : 03.21.69.43.39 ou 06.88.94.81.73. - les-amateursdevieilles-carettes.e-monsite.com - lamiaux.jean-pierre@orange.fr.* Sur la base nautique, exposition de véhicules anciens, militaires, motos, youngtimers, bourse aux pièces et balade. *Tarif(s) de location : 1 euro le ml. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h-18h.*

29e Ascension du Faron (83). *Organisé(e) par Anciennes Automobiles Varoises, Le Firmament, bât. A, 330 bd du Général Brosset, 83200 Toulon. T. : 06.16.02.60.82. - www.lecaav.com.* Au départ du parking des plages du Mourillon. *Horaires : à partir de 9h.*

Du 5 au 7 mai

23e Rencontre Fiat Bertone X1/9 dans le Val-de-Loire (37). *Organisé(e) par Club X1/9 France, 9 allée du Verger, 69530 Brignais. T. : 06.62.96.30.68. - www.clubx19france.org - contact@clubx19france.org.* Balade sur la Loire, visite des Jardins du château de Villandry puis Saumur et ses champignonnières...

Du 5 au 8 mai

Sortie mer aux alentours de Royan (17). *Organisé(e) par Club Angevin de Véhicules d'Epoque, 112 allée du Grand Servial, 49000 Angers. T. : 06.79.44.22.13. - www.clubangevindevehiculesdepoque.e-monsite.com.* Camping La Côte Sauvage à la Palmyre-les-Mathes. Visite des grottes de Meschers, croisière dans l'Estuaire de la Gironde et visite de la Cité de l'huître à Marennes.

Les 40 ans de la Golf GTi à Morteau (25). *Organisé(e) par Golf GTi Classic Club, Gilles Dichamp, 9 rue d'Abbévillers, 90500 Beaucourt. T. : 06.08.66.45.42. - www.golfgticlassicclub.com - gilles.dichamp@wanadoo.fr.* Balade en Franche-Comté réservée aux Golf GTi série 1 et 2 en état d'origine. *Frais d'engagement : 210 euros pour les membres (230 euros pour les non-membres), 140 euros pour les 6-12 ans, 108 euros pour les 3-6 ans.*

14e Rassemblement international Juvaquatre et Dauphinoise à Valence (26). *Organisé(e) par Juv'Amicale et Arada, 155 route des Sablières, 26260 Clérieux. - www.site.jrhp.frljuvapage - emm.arsac@orange.fr.* Balades et visites en Drôme, Ardèche et Isère.

Rassemblement annuel des Colorale à Nevers (58). *Organisé(e) par Colorale Club, 2 rue Victor Hugo, 59780 Baisieux. T. : 06.88.60.15.58. - www.colorale.org - infocolorale@orange.fr.* Sortie annuelle pour les 20 ans du club.

100e Targa Florio Classic (Italie). *Organisé(e) par Automobile Club d'Italie et de Palerme, Via Marsala, 8, 00185 Roma (Italie). T. : 0039.09.13.00.468. - www.targa-florio.it - info@targa-florio.it.* Pour le centenaire de cette épreuve, quatre compétitions sont organisées cette année : le rallye Targa Florio, le rallye historique, l'Historic Speed et la Targa Florio Classic. *Frais d'engagement : à partir de 427 euros (Targa Florio), 536 euros (rallye historique), 4.880 euros (Targa Florio Classic).*

Du 5 au 10 mai

2e Tunisian Rally Tour (Tunisie). *Organisé(e) par LOV Tunisie, 22 rue de l'Ecole, 2033 Mégrine. - www.tunisie-organisation-voyages.com.* Parcours de 2.000 km réservé aux deux-roues. *Frais d'engagement : 1.350 euros par moto.*

7 mai

Bourse d'échanges à Caussens (32). *Organisé(e) par Auto Meeting Ténarèze, Bequette, 32100 Condom. T. : 06.12.27.51.79. - automeetingtenareze@gmail.com.* Autos, motos, pièces, revues. *Tarif(s) de location : 10 euros l'emplacement. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 8h-18h.*

Grande Evasion de Cellule (63). *Organisé(e) par Tacots Randannais, 7 rue Sainte-Anne, 63200 Cellule. T. : 06.74.81.77.67. - delu.christophe@neuf.fr.* Exposition de véhicules anciens et bourse d'échanges. *Tarif(s) de location : gratuit. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 11h-18h.*

30e Bourse internationale d'échanges de miniatures à Saverne (67). *Organisé(e) par Kiwanis Club Saverne, 59 rue de la Garenne, 67700 Saverne. T. : 03.88.03.13.88. - alain.bohn@wanadoo.fr.* Au château des Rohan, vente de miniatures autos, de trains et de jouets anciens. *Tarif(s) de location : 19 euros la table. Tarif(s) d'entrée : 2,50 euros (gratuit pour les - de 14 ans). Horaires : 9h30-16h.*

The Spy Road (Belgique). *Organisé(e) par The Spy Road Rally, 60 rue Haute, B5190 Spy. - www.motorclub.canalblog.com - thespyroadrallye@gmail.com.* Balade constituée de deux boucles d'environ 80 km ouverte aux voitures de 25 ans et plus. *Frais d'engagement : 60 euros par équipage, 20 euros par personne supplémentaire.*

7 et 8 mai

Bourse-expo à Bar-Le-Duc (55). *Organisé(e) par Classic Lorraine, L. Rockx, 5 Grande Rue, 55260 Levoncourt. T. : 06.85.86.87.85. - trustclassics@wanadoo.fr.* Au Hall des Brasseries, pièces détachées autos, documentation, miniatures, exposition de véhicules anciens. Parking réservé pour les visiteurs en véhicule de collection. *Tarif(s) d'entrée : 5 euros, gratuit pour les - de 14 ans. Horaires : 10h-19h.*

1er Rassemblement Autottiki à Saint-Jean-de-Luz (64). *Organisé(e) par Club Autottiki, 360 Vieille route d'Espagne, 64122 Urrugne. T. : 06.08.57.98.10. - www.autotikki.fr - club.autotikki@orange.fr.* Au gymnase Urdazuri, rassemblement et balade réservés aux voiturettes, microcars, motocars et bubblecars construits avant 1982. *Frais d'engagement : 95 euros par pers.*

CitroMobile à Vijfhuizen (Pays-Bas). *Organisé(e) par CitroMobile, Johan Nooij, Stelling 1, 2141SB Vijfhuizen (Pays-Bas). - www.citromobile.nl - info@citromobile.nl.* A l'Expo Haarlemmermeer près de Haarlem. Pièces, livres, miniatures, curiosités, rétrospective. Une collection unique de plus de 3.000 véhicules Citroën fabriqués entre 1919 et 2016. *Tarif(s) d'entrée : 11 euros/adulte, 5 euros/enfant. Horaires : 10h-17h.*

8 mai

12e Randonnée du Muguet à Chantelle (03). *Organisé(e) par Les Vieilles Soupapes de Chantelle, Mairie, 03140 Chantelle. T. : 07.77.37.28.75. - www.vieilles-soupapes-chantelle.fr - vieillessoupapesdechantelle@gmail.com.* Au départ du stade municipal, salle Robert Chardonnet, parcours touristique d'environ 100 km réservé aux véhicules de plus de 25 ans. *Frais d'engagement : 15 euros par chauffeur et 5 euros par pers. supplémentaire.*

Rencard de La Bouille (13). *Organisé(e) par Comité des Fêtes, 115 chemin de la Carraire, 13720 La Bouilladisse. T. : 06.18.83.07.57. - fred.stuart@free.fr.* Au boulodrome, bourse d'échanges de pièces détachées auto et moto, miniatures, exposition d'autos et motos anciennes, rods, balade,

concours de pin-up, tenue d'époque souhaitée. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : à partir de 9h.*

■ **8e Montée historique de Vélines (24).** *Organisé(e) par Auto-Cross d'Aquitaine, 51 avenue du Colonel Bourgoin, 33127 Martignas-sur-Jalle. T. : 05.53.24.86.05 ou 06.20.99.49.76. - montee.historique.velines @gmail.com.* Réservée aux véhicules de plus de 25 ans. Deux montées, à 10h15 et à 14h. *Frais d'engagement : 65 euros.*

■ **2e Traversée de Saint-Etienne (42).** *Organisé(e) par AS Vintage, Serge Richoud, 53 rue Marengo, 42000 Saint-Etienne. T. : 06.09.90.90.97 (Serge) ou 06.87.29.63.51 (Gaby). - angela.rosa@sfr.fr.* Au départ du Zénith de Saint-Etienne, ouvert à tout véhicule jusqu'à 1990. *Frais d'engagement : 25 euros par véhicule.*

■ **Sortie de printemps à Tharon-Plage (44).** *Organisé(e) par Arbracame, 94 bd de la République, 44730 Tharon-Plage. T. : 02.40.39.41.15 ou 06.44.02.67.30. - www.arbracameclub.fr - queffurus.christian@neuf.fr.* Balade de 150 à 200 km.

■ **Parfum d'avant-guerre à Argentan (61).** *Organisé(e) par ANVE, Hôtel de Ville, 61200 Argentan. T. : 02.33.39.11.14.*

■ **4e Auto Rétro de l'Artois à Pernes-en-Artois (62).** *Organisé(e) par Les Chtis Pistons, 6 rue Chante au Vent, 62550 Pernes-en-Artois. T. : 06.87.88.71.10. - leschtispistons@orange.fr.* Rassemblement sur le thème des hippies, exposition de véhicules anciens, bourse aux pièces et balades de 30 km. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h-18h.*

■ **31e Bourse miniatures de Saint-Gaudérique (66).** *Organisé(e) par Club Mini 66, 52 rue Salomon-de-Brosse, 66000 Perpignan. T. : 04.30.19.77.92 ou 06.24.95.35.85. - clubmini66@gmail.com.* Au gymnase, miniatures autos, trains, avions. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h-17h.*

■ **Ronde de la Garenne à Schweighouse-sur-Moder (67).** *Organisé(e) par Plein Pots Sportives d'Epoque, 33a rue de la Garenne, 67590 Schweighouse-sur-Moder. T. : 03.88.72.78.46. - ch.grasser@wanadoo.fr.* Rallye d'orientation de 200 km en cinq étapes ouvert à tout véhicule. *Frais d'engagement : 50 euros par équipage tout compris, 20 euros par adulte supplémentaire, gratuit pour les - de 12 ans.*

■ **Exposition de véhicules anciens à Paray-le-Monial (71).** *Organisé(e) par Auto-Rétro Pays Charolais-Brionnais, Michel Bouteau, Le Montciau, 71600 Paray-le-Monial. T. : 03.85.53.44.56 ou 06.82.30.41.85. - www.auto-retro-pays-charolais-brionnais.fr.* A l'hippodrome, rassemblement de véhicules anciens sportifs et de compétition, vide-garage, bourse aux pièces. *Tarif(s) de location : 5 euros l'emplacement. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h-18h.*

■ **18e Bourse d'échanges de Saint-Calais (72).** *Organisé(e) par Les Passionnés de la Locomotion du Plateau Calaisien, 1 route de Saint-Jean-des-Echelles, 72320 Lamnay. T. : 06.08.99.35.21. - mercier.2m@orange.fr.* Au gymnase de la Pocherie, autos, motos, miniatures, documentation. Exposition-vente de véhicules anciens (3 euros par moto, 8 euros par voiture). *Tarif(s) de location : 2,50 euros le ml (ext.), 4 euros le ml (int.) , 1,50 euro (vide grenier). Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 8h-19h.*

■ **Journée des véhicules anciens à Aumale (76).** *Organisé(e) par Mécaniques Anciennes du Thelle, 602 rue du Bois Morel, 60730 Lachapelle-Saint-Pierre. T. : 06.84.77.47.80. - gaetan.laborde@live.fr.* Rassemblement de véhicules de plus de 30 ans en centre-ville, brocante, bourse aux pièces... *Tarif(s) de location : gratuit. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h-18h30.*

■ **4e Bourse du jouet ancien à Montauban (82).** *Organisé(e) par Cazes Olympique, Philippe Pecontal, 3 rue du Quercy, 82110 Cazes-Mondenard. T. : 06.76.88.26.61.* A la salle des Fêtes du Marché Gare, miniatures, trains, avions... *Tarif(s) de location : 12 euros le ml. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h-18h.*

■ **Bourse autos-motos à Padoux (88).** *Organisé(e) par Vieilles Soupapes VSSC, 1 rue entre les 2 Villes, 88700 Padoux. T. : 03.29.65.75.18. - evelyne-fagot@wanadoo.fr.* Dans les rues du village et dans la salle polyvalente, autos et motos anciennes. Parking réservé. *Tarif(s) de location : 3 euros le ml. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 7h-18h.*

Du 8 au 15 mai

■ **La route des villages Paris-Cannes (75, 06).** *Organisé(e) par 4 Roues sous 1 Parapluie, 22 rue Bernard Dimey, 75018 Paris. T. : 01.58.59.27.82 ou 04.73.29.39.97. - info@4roues-sous-1parapluie.com.* Rallye réservé aux 2 CV partant de Paris pour rallier Cannes en traversant une vingtaine de localités labellisées "plus beaux villages de France" (Vézelay, Charroux, Salers, Sainte-Enimie, Les Baux-de-Provence, Gordes, Tourtour...). *Frais d'engagement : à partir de 3.000 euros par personne.*

Du 13 au 15 mai

■ **Spa-Classic (Belgique).** *Organisé(e) par Peter Auto, 103 rue Lamarck, 75018 Paris. T. : 01.42.59.73.40. - www.spa-classic.com - info@spa-classic.com.* Compétitions de voitures de course historiques sur le circuit de Spa-Francorchamps. *Tarif(s) d'entrée : 25 euros/jour ou 35 euros les trois jours, gratuit pour les - de 12 ans.*

Du 13 au 16 mai

■ **De fils en aiguilles à Pacy-sur-Eure (27).** *Organisé(e) par US Cars Club Normandy, 9 rue des Fauvettes, 27120 Pacy-sur-Eure. T. : 06.18.75.07.88. - uscarsclubnormandy.fr - contact@uscarsclubnormandy.fr.* Au départ de Pacy, rallye dans les Alpes Mancelles ouvert aux véhicules de collection ou d'exception.

Du 13 au 17 mai

■ **6e Déboulé vert-Gentlemen Classic Tour (27).** *Organisé(e) par Volants & Vallées, 19 rue Lamartine, 27640 Breuilpont. T. : 06.61.39.46.06. - volants.vallee@orange.fr.* Au départ de Pacy-sur-Eure et à destination de Bruges. *Frais d'engagement : 950 euros (adhérents), 1.150 euros (non-adhérents).*

14 et 15 mai

■ **Les 70 ans du Vélosolex à Yzeure (03).** *Organisé(e) par Les Pétochons du Bourbonnais, David Cunier, 1 chemin de la Joubarde, 03460 Aurouër. T. : 06.75.78.89.08. - www.70ans-velosolex.com.* Expo, bourse, balade sur le circuit de Nevers Magny-Cours.

■ **22e Troc'Aza à Pamiers (09).** *Organisé(e) par AZA, Maison des Associations, BP 70167, 09101 Pamiers. T. : 05.61.60.13.42.* Bourse d'échanges.

■ **Rassemblement de Dauphine dans la Vallée de l'Aa (62).** *Organisé(e) par Dauph'Stock, 59 rue Pruvost, 59940 Neuf-Berquin. T. : 03.28.48.24.05 ou 06.13.41.55.86. - dauphstock@nordnet.fr.* A l'occasion des 60 ans de la Dauphine. Expos, visite de musées, balades, bourse aux pièces. *Tarif(s) d'entrée : à partir de 8 euros par pers et par jour. Horaires : 9h-18h.*

■ **14e Classic VW Catalan à Sainte-Marie-la-Mer (66).** *Organisé(e) par Classic VW Catalan, Thierry Felices, 5 rue des Acacias, 66000 Perpignan T. : 04.68.54.70.92 ou 06.19.66.15.75. - www.classic-vw-catalan.fr - classicvwcatalan@free.fr.* Rassemblement de Cox, Kombis et dérivés, rallye touristique. Village d'exposants, espace rétro-camping. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Frais d'engagement : 25 euros.*

■ **Golf-Côte vintage à Ammerschwihr (68).** *Organisé(e) par Classic Rally, 1a place des Orphelins, 67000 Strasbourg.T. : 03.88.32.85.35. - www.classicrally.fr- info@classicrally.fr.* Golf le samedi, spéciale le dimanche réservée aux véhicules d'avant 1965.

Du 14 au 16 mai

■ **L'Auvergnate à Chambon-sur-Lac (63).** *Organisé(e) par Rétro Camping Club de France, Philippe Berry, 4 rue du Désir, Tirande, 63720 Saint-Ignat. T. : 06.71.67.14.72. - zagobul@wanadoo.fr.* Au départ du camping Les Bombes, balade en anciennes.

Du 14 au 25 mai

■ **L'Irlande en ancienne.** *Organisé(e) par Savane Aventure et Gazoline, 6 chemin de l'Antenne 76530 Grand-Couronne. T. : 09.67.32.73.74 ou 06.81.10.79.49. - africa.gazoline.net - savane.aventure@orange.fr.* 1.800 km sur les routes irlandaises, à la découverte du charme et de la douceur de vivre. Une balade touristique réservée à des voitures âgées de plus de 30 ans au départ de Cherbourg, pour flâner le long du ring de Kerry, de la péninsule de Dingle ou dans le Connemara. En passant par Rosslare, New Ross, Kilkenny, Cashel, Tipperary, Killarney, Dingle, Limerick, Bunratty, les falaises de Moher, Galway, les îles d'Aran, Kylemore Abbey, Clonmacnoise, Dublin et... Hollywood [COMPLET]. *Frais d'engagement : 3.333 euros pour une voiture et deux personnes, transferts en ferries et assurance au voyageur inclus.*

15 mai

■ **Rassemblement tonnerrois de véhicules anciens (10).** *Organisé(e) par Les Vieux Pistons Tonnerrois, 48 Grande Rue, 10130 Lignières. T. : 03.25.41.73.68 ou 06.87.16.80.52. - lesvieuxpistonstonnerrois.e-monsite.com - lvpt@free.fr.* Expo de véhicules anciens, rallye-promenade et bourse d'échanges autos, motos et miniatures. *Tarif(s) de location : 1 euro le ml. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 8h-17h.*

■ **7e Rassemblement et bourse d'échanges à Châlons-en-Champagne (51).** *Organisé(e) par Les Calandres Pétillantes, 8 rue des Sapins, 51510 Fagnières. T. : 06.24.94.78.74. - calpet@free.fr.* Au Grand Jard. La Renault Dauphine sera à l'honneur. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 7h-18h.*

■ **5e Rassemblement de véhicules anciens à Saint-Pierre-de-Chandieu (69).** *Organisé(e) par Les Aïeules de la Route, 27 rue Francisque Bois, 69780 Saint-Pierre-de-Chandieu. T. : 06.15.16.06.46 ou 06.62.29.53.46. - jeanmichel.vidal@ numericable.fr.* A l'espace Deslyres, expo de véhicules et bourse d'échanges. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h-18h.*

16 mai

■ **Vide garage à Maignaut-Tauzia (32).** *Organisé(e) par 4L Passion 32, Place de la Mairie, 32310 Maignaut-Tauzia. T. : 06.48.17.61.24.* Sur la place du village, expo de véhicules anciens, bourse... *Tarif(s) de location : 2 euros le ml. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 8h-18h.*

Du 19 au 21 mai

■ **Rallye de la virée des cols vosgiens (88).** *Organisé(e) par RC Events, 3 rue de Sarrelouis, 67000 Strasbourg. T. : 03.67.10.66.19. - www.viree-des-cols-vosgiens.net - dklumpp@rc-events.fr.* Rallye de navigation et régularité d'environ 600 km avec trois catégories : Tourisme, Grand Tourisme ou Expert. *Frais d'engagement : à partir de 640 euros par équipage.*

21 mai

■ **Bourse d'échanges à Voves (28).** *Organisé(e) par Thierry Nicaise, ZA du Moulin Geargeot, 28150 Voves. T. : 02.37.99.05.30 ou 06.70.09.26.69.* Rassemblement d'autos et motos anciennes et youngtimers. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 8h-18h.*

■ **1er rassemblement de véhicules anciens à Albens (73).** *Organisé(e) par Team Tacket Sport Auto, La Forêt, 73410 Saint-Ours. T. : 06.17.80.07.16. - schroeter.romu@gmail.com.* Bourse aux pièces, animations, balade de 60 km et bal en soirée. *Tarif(s) de location : 4 euros le ml.*

■ **4e Losange Passion International à Linas-Montlhéry (91).** *Organisé(e) par Fédération Française des Clubs Renault et Alpine, 14 avenue Galilée, 92350 Le Plessis-Robinson. T. : 06.47.90.00.37. - federation@fcra.fr.* Rassemblement de plus de 800 Renault et Alpine, bourse d'échanges, concours d'élégance, séances de roulage, démonstrations de pilotage avec Jean Ragnotti, exhibitions, parades thématiques. *Horaires : 8h-18h. Frais d'engagement : à partir de 15 euros.*

21 et 22 mai

■ **Salon Azur Rétro Motors à Mandelieu-la-Napoule (06).** *Organisé(e) par Groupe FG Design, 4 allée des Cormorans, 06150 Cannes-*



La-Bocca. *T. : 04.22.46.01.15 ou 06.60.84.75.10.*
- www.azurretromotors.com
- arm@groupe-fgdesign.com.
Au Centre Expo-Congrès, exposition de voitures de collection, espace Youngtimers, vente de voitures anciennes. *Tarif(s) d'entrée : 5 euros, 3 euros pour les 12 à 16 ans et les groupes de plus de 10 personnes, gratuit pour les - de 12 ans et les conducteurs venant avec leur véhicule de collection.*

■ **Sortie motos Youngtimers à Pamiers (09).** *Organisé(e) par AZA, Maison des Associations, BP 70167, 09101 Pamiers. T. : 05.61.60.13.42.*
Balade réservée aux motos de plus de 25 ans à la découverte de la Dordogne au départ de la Z.I. du Pic. *Horaires : à partir de 8h. Frais d'engagement : 95 euros (adhérent), 100 euros (non-adhérent).*

■ **4e Bourse à Bonzac (33).** *Organisé(e) par Les Titines Bonzacaises, 6 le Moulin, 33910 Bonzac. T. : 05.57.74.23.95 ou 06.62.73.46.60.*
- allairepatrick@orange.fr.
Autos, motos et vélos. *Tarif(s) de location : gratuit. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 8h-18h.*

■ **9e Rassemblement à Serrouville (54).** *Organisé(e) par Club des Rétro-Tiseurs, 17 rue de l'Eglise, 54560 Serrouville. T. : 03.82.21.68.39.*
- www.retro-tiseurs.fr.
Bourse d'échanges de pièces détachées, exposition de véhicules anciens, balade, tombola. Une 4L à gagner. *Tarif(s) d'entrée : 2 euros, gratuit pour les - de 18 ans. Horaires : à partir de 10h.*

■ **Jantes Dames de Rametz (59).** *Organisé(e) par Les Amis de Rametz et de l'Avesnois, 28 rue Jean Jaurès, 59330 Neuf-Mesnil. T. : 06.99.05.64.93.*
- segherseric@orange.fr.
Au château, exposition de voitures anciennes et bourse aux pièces. *Tarif(s) de location : 20 euros les 5 mll. Tarif(s) d'entrée : au bon vouloir. Horaires : 10h-18h.*

■ **Rallye touristique en Baie d'Authie (62).** *Organisé(e) par Coupés Beta de France, 23 bis rue Paul Doumer, 02300 Chauny. T. : 07.50.97.14.31.*
- alfa.club@yahoo.fr.
Au départ de Berck, réservé aux Lancia 1300, 1600, 1800 en versions coupé, HPE et spiders. *Frais d'engagement : à partir de 75 euros par pers.*

■ **La côte en Duetto à Blangy-sur-Bresle (76).** *Organisé(e) par Spiders Duetto, 23 bis rue Paul Doumer, 02300 Chauny. T. : 07.50.97.14.31.*
- alfa.club@yahoo.fr.
Balade sur les côtes normandes et picardes pour les 50 ans du Duetto. Ouverte à tout spider Alfa Rome Duetto et autres Alfa. *Frais d'engagement : à partir de 30 euros par pers.*

■ **La route des falaises au Tréport (76).** *Organisé(e) par Museo Vivo Picardie, 23 bis rue Paul Doumer, 02300 Chauny. T. : 03.23.52.00.88 ou 07.50.97.14.31.*
- alfa.club@yahoo.fr.
Au départ du parking du quai François 1er, balade à la découverte des côtes picardes et boulonnaises. Réservée aux voitures italiennes fabriquées jusqu'en 2000. *Frais d'engagement : à partir de 30 euros par pers. (adhérent), ou 45 euros par pers. (non-adhérent).*

■ **Cap au Nord à Bois-de-Cise (80).** *Organisé(e) par Alfa Club du Nord, 23 bis rue Paul Doumer, 02300 Chauny. T. : 03.23.52.00.88 ou 07.50.97.14.31.*
- alfa.club@yahoo.fr.
Rallye Alfa Romeo à la découverte du Boulonnais ouvert aux autres italiennes. *Frais d'engagement : à partir de 30 euros par pers.*

■ **GTV 916 sur la côte d'Opale (80).** *Organisé(e) par GTV 916 coupés et spiders, 23 bis rue Paul Doumer, 02300 Chauny. T. : 03.23.52.00.88 ou 07.50.97.14.31.*
- alfa.club@yahoo.fr.
Au départ de Mers-les-Bains, balade en direction du Pas-de-Calais. Retour dans l'arrière-pays picard le lendemain avec arrêt aux abords du château de Montreuil. *Frais d'engagement : 170 euros par pers., 250 euros pour deux.*

■ **Spring Autojumble à Beaulieu (Angleterre).** *Organisé(e) par Beaulieu Enterprises Ltd, John Montagu Building, E-SO42 7ZN Brockenhurst (Hampshire). T. : 0044.207.393.39.00 ou 0044.15.90.61.28.88.*
- www.springautojumble.co.uk
- events@beaulieu.co.uk.
Au sud de l'Angleterre, dans le New Forest, à 40 km de Portsmouth : 200 voitures de collection à vendre, 1.000 stands (bourse/brocante). Vente aux enchères le dimanche. *Tarif(s) d'entrée : 24 £, 12 £ pour les 5-17 ans, gratuit pour les - de 5 ans.*

22 mai

■ **Bourse d'échanges à Lescheroux (01).** *Organisé(e) par Stock Car Club de Lescheroux, 495 route du Charret, 01560 Saint-Julien. T. : 06.82.45.08.60.*
- stockcars.lescheroux@orange.fr.
Autos, motos, tracteurs, camions, pièces. *Tarif(s) de location : 5 euros l'emplacement. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 6h-18h.*

■ **Bourse d'échanges à Servilly (03).** *Organisé(e) par Loisirs Mécaniques des Graves, rue Jean Giraudoux, 03300 Cusset. T. : 06.81.59.25.38.*
Sur le site du circuit d'autocross, pièces autos et motos, exposition de véhicules anciens et de compétition. *Tarif(s) de location : 1 euro le mll. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : à partir de 7h.*

■ **2e Montée historique de Ceyreste (13).** *Organisé(e) par Ecurie Soleil Classic, 8 chemin des Bastidons, 13600 Ceyreste. T. : 06.11.34.12.25 ou 06.12.51.57.89.*
- www.phocea-productions.fr.
2 montées le matin, 2 l'après-midi. Ouvert aux véhicules d'avant 1985 et à 10 autres ayant entre 25 et 30 ans. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h-18h30. Frais d'engagement : 110 euros.*

■ **5e Fête de la Locomotion ancienne de Pitres (27).** *Organisé(e) par Mairie, 10 rue de l'Eglise, 27590 Pitres. T. : 06.81.32.16.10.*
- comitedesfetes@villedepitres.fr.
A la salle des Fêtes, exposition et bourse d'échanges autos, motos, tracteurs, véhicules utilitaires et militaires. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 8h-18h.*

■ **Rassemblement et bourse d'échanges à Bourgoin-Jallieu (38).** *Organisé(e) par Les Amateurs Dauphinois d'Automobiles de Collection, 13 avenue Aristide Briand, 38300 Bourgoin-Jallieu. T. : 06.07.58.80.38.*
- www.adacbourgoin.com.
Sur le parking des Magasins Généraux, rassemblement de véhicules anciens et bourse d'échanges sur une surface couverte de 1.000 m². *Tarif(s) de location : 5 euros le mll. Tarif(s) d'entrée : 2,50 euros, gratuit pour les - de 12 ans et les équipages en véhicules d'avant 1985. Horaires : 9h-18h.*

■ **13e Rétroforézien à Feurs (42).** *Organisé(e) par Rétromobile Club Forézien, 10 bis rue Montesquieu, 42110 Feurs. T. : 06.08.81.84.12.*
- www.retroclubforezien.com.
A l'hippodrome, vente de pièces, revues et livres, bourse d'échanges, exposition de voitures, motos et matériel agricole d'époque. Thème : à nous les belles anglaises. Animations diverses. *Tarif(s) d'entrée : 5 euros, gratuit pour les véhicules de collection.*

■ **13e Rallye des Quatre Chapelles (56).** *Organisé(e) par Les Belles d'Antan, 23 avenue du général de Gaulle, 56700 Branderion. T. : 06.63.26.11.84.*
A l'espace Saint-Exupéry, balade le matin. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 8h-17h. Frais d'engagement : 12 euros.*

■ **6e Expo Auto Rétro et d'exception à Bouchain (59).** *Organisé(e) par Rotary Club Denain Bouchain, Auberge Saint-Hubert, rue Arthur Brunet, 59198 Haspres. T. : 06.25.09.37.00. - g.real@free.fr.*
Sur la grand place, rassemblement de véhicules anciens de tout type. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 10h-18h.*

■ **5e Rassemblement de véhicules anciens à Loison-sous-Lens (62).** *Organisé(e) par Les Amateurs de Vieilles Carettes, 2 rue Roger Salengro, 62880 Vendin-le-Vieil. T. : 03.21.69.43.39 ou 06.88.94.81.73.*
- les-amateursdevieilles-carettes. e-monsite.com
- lamiaux.jean-pierre@orange.fr.
Sur la base de loisirs, exposition de véhicules anciens, militaires, motos, youngtimers, bourse aux pièces, concours d'élégance et balade. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h-18h.*

■ **Expo Auto Moto Rétro à Lovagny (74).** *Organisé(e) par Comité des Fêtes, Mairie, 50 route de Poisy, 74330 Lovagny. T. : 04.50.46.27.72 ou 06.48.27.47.06.*
- maurice.miquelard@sfr.fr.
Traversée d'Annecy le matin, exposition des véhicules l'après-midi. *Tarif(s) d'entrée : 2 euros. Horaires : 8h-18h. Frais d'engagement : 5 euros par véhicule.*

■ **5e Bourse d'échanges de Rambouillet (78).** *Organisé(e) par Le Rendez-vous de la Reine, 28 rue du Stade, 78120 Rambouillet. T. : 06.86.05.59.69.*
- lerendezvousdelareine.fr
- michelp911@live.fr.
Au centre commercial La Clairière, autos et motos anciennes, pièces détachées, documentation et exposition. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 8h-18h.*

■ **Rassemblement de véhicules anciens à Vendeuvre-du-Poitou (86).** *Organisé(e) par Office du Tourisme, 15 place Raoul Peret, 86380 Vendeuvre-du-Poitou. T. : 05.49.51.85.73.*
- www.vendeuvre-du-poitou.com
- rassohopenfant@outlook.fr.
Aux Tours Mirande, au profit de l'association Un hôpital pour les enfants. Balade touristique à 10h, bourse d'échanges de pièces détachées, concours récompensant les cinq véhicules préférés du jury et les cinq équipages les plus originaux. *Tarif(s) d'entrée : 5 euros par véhicule. Horaires : 9h-17h.*

■ **2e Ath Cox Show (Belgique).** *Organisé(e) par Cox Ath'itude, Chemin du Pilori 1b, 7804 Ostiches. T. : 04.71.61.10.45. - athcoxshow@skynet.be.*
Sur le parking de la Sucrerie, rassemblement de Cox et dérivés. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 10h-18h. Frais d'engagement : 5 euros par voiture.*

■ **Youngtimer Event à Boxtel (Pays-Bas).** *Organisé(e) par Skep Media Producties, Bovendorpsstraat 2, 7038CJ Zeddam.*
- www.youngtimerevent.com
- info@youngtimerevent.com.
Au Classic Park, rassemblement de youngtimers, expositions, bourse aux pièces, documentation... *Horaires : 10h-17h.*

Du 24 au 27 mai

■ **Rallye Megève-Saint-Tropez (74, 83).** *Organisé(e) par Cyril Neveu Promotion, 14 rue Anatole France-La Défense, 92800 Puteaux.*

Fiche de renseignements Agenda

Organisateurs, clubs, associations, particuliers... Pour annoncer GRATUITEMENT votre manifestation dans l'Agenda, merci de remplir cette fiche le plus précisément possible et de nous la renvoyer à GAZOLINE, 1 parc des Fontenelles, 78870 Bailly

Date : .... 2016 Intitulé : ....

Organisé par : ....

Adresse de l'organisateur : ....

CP .... VILLE ....

Téléphone : .... ou .... Fax ....

Site internet : .... email : ....

Lieu précis de la manifestation : .... Dpt (ou pays) : ....

Résumé : ....

....

....

....

Tarifs de location : .... Tarifs d'entrée : ....

Frais de participation : .... Horaires : ....

JOIGNEZ ÉVENTUELLEMENT UNE DOCUMENTATION PLUS COMPLÈTE

T. : 01.48.88.60.12.
Départ de Megève pour trois étapes reliant les Alpes à la Provence. Halte à Courchevel, l'Alpe-d'Huez, Saint-Rémy-de-Provence et Saint-Tropez. *Frais d'engagement : à partir de 3.885 euros par équipage.*

Du 26 au 28 mai

Le 45e Parallèle à Villars-de-Lans (33, 38). *Organisé(e) par Sables chauds, 2 rue du Chemin Creux, 28260 Berchères-sur-Vesgre. T. : 02.37.50.19.42 ou 06.89.66.62.85. - www.sableschauds.com - sableschauds@sableschauds.com.* De Villars-de-Lans à Lacanau à travers 24 épreuves de régularité. Ouvert aux véhicules, autos comme motos, des années 30 à 80. *Frais d'engagement : 2.400 euros par équipage (auto), 1.200 euros par moto.*

Du 27 au 29 mai

5e Vendée Classic (85). *Organisé(e) par BS Racing, 84 bd Georges Pompidou, 85800 Saint-Gilles-Croix-de-Vie. T. : 06.12.71.87.80. - www.bsracing.fr - contact@bsracing.fr.* Rallye touristique, balades, exposition du peintre Rob Roy. *Frais d'engagement : 120 euros par pers.*

28 mai

2e Concentration de véhicules d'exception à Chomerac (07). *Organisé(e) par GPE Chomerac, rue des Ecoles, 07210 Chomerac. T. : 06.07.21.16.15. - gpe.chomerac@yahoo.fr.* Place du Bosquet, exposition de voitures, motos, camions, véhicules de compétition, miniatures. *Tarif(s) de location : gratuit. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h-18h.*

Les 60 ans des 3A à Parilly (69). *Organisé(e) par Club des Amateurs d'Automobiles Anciennes, 4 rue Duphot, 69003 Lyon. - 3a-lyon@orange.fr.* Balade motorisée le matin dans les rues du Grand Lyon réservée aux membres du club et leurs invités. Exposition tout public l'après-midi de 250 véhicules à l'hippodrome. *Tarif(s) d'entrée : 3 euros, gratuit pour les - de 12 ans. Horaires : 14h30-18h.*

28 et 29 mai

Rétrocœur à Marseille (13). *Organisé(e) par Rotary Clubs de Martigues Etang de Berre et Golfe de Fos, Villa Khariessa, avenue Charles-de-Gaulle, 13500 Martigues. T. : 06.73.68.51.76 - www.retrocoeur.fr - retrocoeur@rotarymartigues.fr.* A Marseille, au Mucem, le samedi, au jardin du Prieuré de Martigues le dimanche, concours d'élégance au profit des associations liées à l'enfance inadaptée. *Tarif(s) d'entrée : 5 euros le samedi, 10 euros le dimanche, gratuit pour les - de 14 ans et leur maman. Horaires : 9h-15h (samedi), 9h-18h (dimanche).*

La Périgordeuche à Saint-Astier (24). *Organisé(e) par Comité des Fêtes, Mairie, 24110 Saint-Astier. T. : 06.42.84.02.62. - www.comitedesfetes desaintastier.com. - souliejacques@free.fr.* Au complexe sportif du Roc, rassemblement de 2 CV et dérivés, vide garage spécial 2 CV, balade avec road book, concours d'élégance, camping, tombola. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 8h-16h.*

11e Bourse-expo à Escatalens (82). *Organisé(e) par JPAE, 1839 route de Toulouse, 82700 Escatalens. T. : 06.24.64.81.00 ou 06.61.77.22.19. - www.jpae.fr ou jpae@orange.fr.* Autos, motos, véhicules agricoles et utilitaires, miniatures, documentation. Rassemblement de véhicules le dimanche. *Tarif(s) d'entrée : gratuit.*

Les Belles d'avant 40 à Caderousse (84). *Organisé(e) par Les Teufs Teufs à Papy, cours Guy Moquet, 84860 Caderousse.T. : 06.22.74.25.20 ou 06.52.88.99.86. - teufs teufs@orange.fr.* Exposition de véhicules d'avant 1940, affiches, animations et tombola. *Horaires : 9h-20h30.*

Du 28 mai au 2 juin

17e Rallye des princesses de Paris à Saint-Tropez (75, 83). *Organisé(e) par Zaniroli Classic Events, ZI Saint-Joseph - Immeuble Le Meeting - 1 av. du 1er mai, 04100 Manosque. T. : 04.92.82.20.00. - www.zaniroli.com - info@zanirolo.com.* Rallye au road book réservé exclusivement aux femmes. Deux catégories : Historic pour les véhicules d'avant 1986 et Classic pour les répliques des voitures de la catégorie Historic. *Frais d'engagement : à partir de 5.600 euros par équipage.*

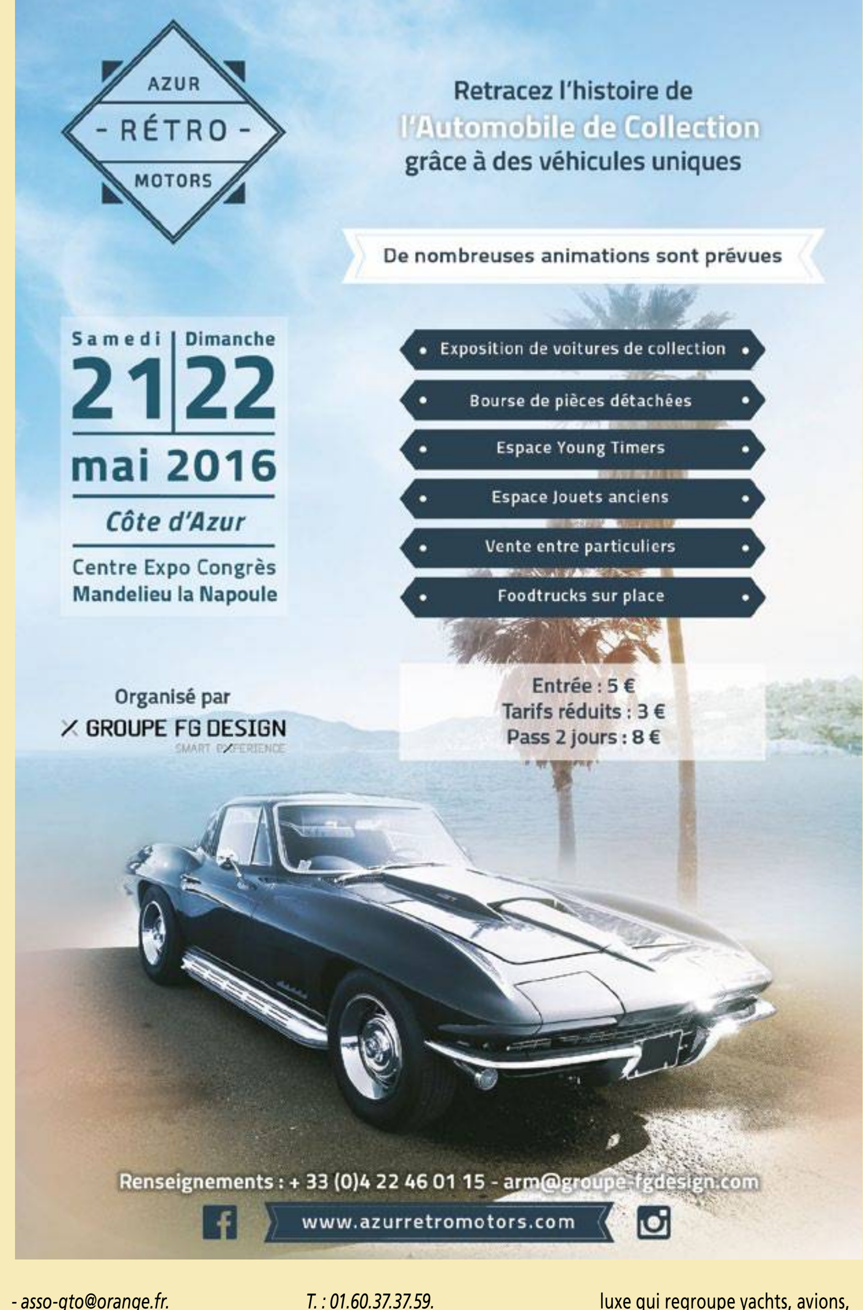
29 mai

2e Bourse d'échanges de Logron (28). *Organisé(e) par Comité des Fêtes, 2 résidence Raymond Ferre, 28200 Logron. T. : 06.30.77.12.79 ou 06.81.90.57.56.* Au centre du village, vente de pièces détachées pour autos, motos, vélos, tracteurs. Documentation et miniatures. *Tarif(s) de location : à partir de 2 euros le ml. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 6h-18h.*

Bourse d'échanges à Savigny-en-Véron (37). *Organisé(e) par Les P'tits bolides du Véron, 4 rue Ganie, 37420 Savigny-en-Véron. T. : 02.47.58.93.32 ou 02.47.58.85.51. - ptitsbolidesduveron@free.fr.* Au plan d'eau, autos, motos, tracteurs, vélos, camions, documentation, miniatures, vide garage avec rassemblement de véhicules anciens sur le thème Les voitures d'avant. Balade dans le Véron. *Tarif(s) de location : 1 euro le ml. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 6h-18h.*

Rétro'Val à Vourey (38). *Organisé(e) par Les Compagnons de Volvredo, 20 chemin de l'Orme, 38210 Vourey. T. : 04.76.07.43.59 ou 06.38.81.51.92. - www.retroval.fr - p.frene@retroval.fr.* Rassemblement de voitures de plus de 30 ans et bourse d'échanges (pièces, miniatures, documentation...) dans le parc du château de Val Marie. Expo de voitures, motos et véhicules militaires. *Tarif(s) d'entrée : 3 euros, gratuit pour les - de 12 ans. Horaires : 10h-18h.*

7e Maxi 5 à Blain (44). *Organisé(e) par Grand Tourisme Orvaltais, Jean-Paul Durand, 34 rue Hubert de la Brosse, 44700 Orvault. T. : 06.07.46.62.59. - asso-gto@orange.fr.* Sur le parking du Super U, rassemblement de tout véhicules anciens et sportifs. *Horaires : 10h30-13h.*



Salon du véhicule ancien au Parc Saint-Paul (60). *Organisé(e) par Mécaniques Anciennes du Thelle, 602 rue du Bois Morel, 60730 Lachapelle-Saint-Pierre. T. : 06.84.77.47.80. - gaetan.laborde@live.fr.* Réunion de 70 voitures anciennes. Accès gratuit au parc d'attractions. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 8h-18h.*

16e Bourse miniatures à Gournay-en-Bray (76). *Organisé(e) par Miniarev' Gournay Club Miniatures, Jean-Claude Fondard, 2 avenue Ribot, 76220 Gournay-en-Bray. T. : 06.81.51.94.14. - miniarev.wifeo.com.* Au gymnase Jules Ferry. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h-16h30.*

18e Torcy on the road (77). *Organisé(e) par Comité des Fêtes, Place du 18 Juin, 77200 Torcy. T. : 01.60.37.37.59. - comitefetes@mairie-torcy.org.* Balade en convoi en Seine-et-Marne et rassemblement autos-motos au parc des Droits de l'Enfant.

Locomotions d'hier à Signes (83). *Organisé(e) par Rétro'Mobiles Club du Castellet, Ancien moulin à huile, 122 route du Grand Vallat, 83330 Le-Brûlat-du-Castellet. T. : 06.74.53.57.64. - www.rmcc.fr - retro-mobiles@orange.fr.* Exposition de véhicules anciens : autos, motos, camions, tracteurs). *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h-17h. Frais d'engagement : 5 euros par voiture exposée.*

Du 2 au 5 juin

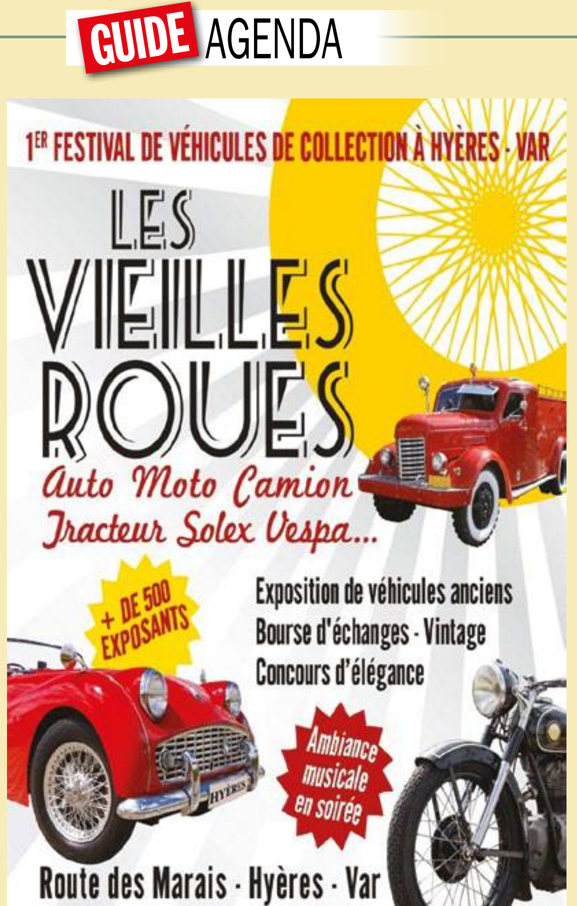
Cannes Collection (06). *Organisé(e) par Fair One-Cannes Collection, 19 quai Saint-Pierre, 06400 Cannes. T. : 04.97.06.38.09. - www.cannes-collection.com - welcome@cannes-collection.com.* Sur le Vieux Port, exposition d'autos et motos de prestige et de collection dans le cadre du salon du luxe qui regroupe yachts, avions, hélicoptères, horlogerie, immobilier de prestige, etc.

3 juin

4e MyAlfa TrackDay à Spa-Francorchamps (Belgique). *Organisé(e) par VP Store, 29 bld Kennedy, 95110 Sannois. - info@vp-store-paris.fr.* Séances de roulage sur le circuit de Spa-Francorchamps réservées aux Alfa Romeo, sportives comme berlines. *Frais d'engagement : 399 euros.*

4 et 5 juin

Rassemblement de 2 CV à Saint-Maurice-d'Ibie (07). *Organisé(e) par Ardeuche et Accueil Ibie, ZA des Estrades, allée des Cades, 07150 Vallon-Pont-d'Arc. T. : 06.98.23.83.59. - www.lesdeuchesenardeche.fr - ardeuche@orange.fr.* Balade le samedi dans le Massif du Coiron, et dans les Gorges de l'Ardèche le dimanche.



■ **Au fil de l'Auvézère (24).** *Organisé(e) par Triumph Club de France Périgord, Les Chauffours, 24510 Sainte-Alvère. T. : 05.53.57.11.15 ou 06.19.05.22.11. - www.triumph-club-de-france.fr - perigord@triumph-club-de-france.fr.* Au départ de Périgueux, balade vers Hautefort par la vallée de l'Auvézère avec diverses visites.

■ **Rassemblement à Ars (36).** *Organisé(e) par ACCLR, 9 Bellevue, 36400 Montgivray. - acclr@outlook.fr.* Au château d'Ars, hommage à André Boillot, pilote officiel des usines Peugeot. Rallye le samedi matin, séances de roulage sur le circuit Maurice Tissandier, parade à La Châtre. Le dimanche, séances de roulage au Colombier ou rallye touristique. Réservé aux véhicules d'avant 1954 à tendance sportive. *Frais d'engagement : à partir de 40 euros par pers.*

■ **Randonnée des trois vallées dans l'Orne (61).** *Organisé(e) par ANVE, Hôtel de Ville, 61200 Argentan. T. : 02.33.39.11.14.* Balade dans l'Orne et la région du Perche.

■ **Classic Héritage à Albi (81).** *Organisé(e) par M3, ZAC de Bridal, BP 11, 19130 Objat. T. : 05.55.25.27.26. - contact@classicheritage.fr.* Exposition de voitures anciennes, rallye touristique, roulage libre sur la piste du circuit d'Albi, village marchand, parade. Vente aux enchères le dimanche.

5 juin

■ **Balade de printemps à Pamiers (09).** *Organisé(e) par AZ Amicale, Restaurant La bascule, Place Milliane, 09100 Pamiers. T. : 05.61.60.13.42 ou 06.81.35.59.04. - aza09.blogspot.fr - montielmoto@free.fr.* Promenade touristique en suivant le cours du Douctouyre ouverte à tout véhicule ancien. *Frais d'engagement : à partir de 23 euros par équipage.*

■ **15e Concentration de véhicules anciens à Vieilleville (23).** *Organisé(e) par Comité des Fêtes, Allée des Ecoliers, 23210 Mourioux-Vieilleville. T. : 05.55.62.02.55 ou 06.26.06.29.24.* Rassemblement d'autos, motos, camions, machines agricoles. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h-19h.*

■ **2e Chemin de Traverse en Médoc (33).** *Organisé(e) par Passion Rétro Auto Moto, 20 chemin de Fournadeau, 33590 Saint-Vivien-du-Médoc. T. : 06.73.81.38.23. - garrigues.bertrand@gmail.com.* A la découverte du Nord Médoc, de Pauillac à Saint-Vivien. *Frais d'engagement : 15 euros, 5 euros la plaque.*

■ **13e Exposition de véhicules anciens à Lachapelle-Saint-Pierre (60).** *Organisé(e) par Mécaniques Anciennes du Thelle, 602 rue du Bois Morel, 60730 Lachapelle-Saint-Pierre. T. : 06.84.77.47.80. - gaetan.laborde@live.fr.* Autos, motos, tracteurs, bourse d'échanges, balade de 40 km le matin. *Tarif(s) de location : gratuit. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h-18h30.*

■ **9e Rétropétarades à Avenas (69).** *Organisé(e) par Amicale des Avenaudis, Mairie, 69430 Avenas. T. : 04.74.69.92.09. - cbouvieraven@orange.fr.* Rencontre conviviale de tout véhicules anciens jusqu'à 1985. Inscription obligatoire. *Horaires : 8h-18h.*

■ **7e Charny Autos Motos Passion (77).** *Organisé(e) par Mairie, Eric Hervé, 77410 Charny. T. : 06.09.11.13.87.* Dans le parc du Château, rassemblement de véhicules de collection et d'exception. Stands marchands, animations, balade en fin de matinée. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h-17h.*

■ **Vide-garage et bourse d'échanges au Havre-d'Olonne (85).** *Organisé(e) par Les Bielles Sablaises, 3 bis rue du Compagnonnage, 85340 Olonne-sur-Mer. T. : 02.51.05.68.72 ou 06.49.80.02.53. - bielles.sablaises@gmail.com.* Pièces autos et motos, jouets anciens, exposition de voitures et motos anciennes. *Tarif(s) de location : 3 euros le mll. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 8h-18h.*

■ **Broc'Auto Moto à Verrières (86).** *Organisé(e) par APE de Verrières, Olivier Bourdron, Bar Tabac Presse, 86410 Verrières. - www.bourseautoverrieres.fr.* Au stade de la Garenne, vente de véhicules anciens, miniatures, documentation... *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h-18h.*

■ **Bourse aux pièces aux Etangs-Saint-Ange (89).** *Organisé(e) par Bussy Auto Rétro, 24 rue de la Forêt, 89400 Bussy-en-Othe. T. : 09.83.73.19.48. - bussyautoretro@bbox.fr.* Balade le matin, sur inscription. Exposition d'anciennes et bourse aux pièces détachées autos, motos... *Tarif(s) de location : gratuit jusqu'à 5 m. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h-18h.*

Du 10 au 12 juin

■ **Côte des Trois Epis en Alsace (68).** *Organisé(e) par Classic Rally, 1a place des Orphelins, 67000 Strasbourg. T. : 03.88.32.85.35. - www.classicrally.fr - info@classicrally.fr.* Epreuve de régularité le samedi et Côte des Trois Epis le dimanche. *Frais d'engagement : à partir de 420 euros par équipage.*

■ **5e Summer Marathon à Ponte di Legno (Italie).** *Organisé(e) par Centro Organizzazione Servizi, Via G. Bulferi, 6, 25056 Ponte di Legno (Italie). T. : 03.88.32.85.35. - www.summermarathon.it - info@summermarathon.it.* Rallye de régularité au cœur des Alpes ouvert aux véhicules fabriqués avant le 31 décembre 1968 et concours d'élégance. *Frais d'engagement : 1.450 euros par équipage, 1.250 euros pour un équipage exclusivement féminin.*

■ **Sortie de Printemps au Lac des Quatre Cantons (Suisse).** *Organisé(e) par Studebaker Car Club Switzerland, Ueli Wellauer, Bachstr. 9A, CH-8912 Obfelden. T. : 00.41.44.761.39.11 ou 00.41.32.913.32.79 (contact FR). - studebaker@bluewin.ch.* Réunion réservée aux possesseurs de Studebaker.

11 et 12 juin

■ **Rassemblement interclubs à Bouc-Bel-Air (13).** *Organisé(e) par Pays d'Aix Auto Classic, 398 bd de Valcros, 13320 Bouc-Bel-Air. T. : 06.63.82.16.29. - www.paysdaixautoclassic.com - contact@paysdaixautoclassic.com.* Dans les Jardins d'Albertas, bourse aux pièces, concours d'élégance et parcours de lenteur. *Tarif(s) de location : 90 euros les 3 mll.*

■ **11e bourse d'échanges de Saint-Gaudens (31).** *Organisé(e) par Amicale des Bielles Commingeoises, 6 bis route de Landorthe, 31800 Saint-Gaudens. T. : 06.81.96.24.47.* Au parc des Expos, autos, motos, cyclos, tracteurs, automobilia, miniatures, exposition d'une centaine de véhicules anciens. Parking réservé aux anciennes. *Tarif(s) d'entrée : gratuit.*

■ **2e Circuit découverte des coteaux languedociens (34).** *Organisé(e) par Office de tourisme des Avants-Monts du Centre Hérault, Espace vins et campanes, ZAE l'Audacieuse, 34480 Magalas. T. : 04.67.36.67.13. - www.tourisme-centre-herault.fr - tourisme.magalas@avant-monts-centre-herault.fr.* Au départ du château abbaye de Cassan, circuit ouvert aux voitures d'avant 1970. *Frais d'engagement : 60 euros par pers.*

■ **15e Auto Rétro Sport à La Châtre (36).** *Organisé(e) par Lions Club, Square George Sand, 36400 La Châtre. T. : 06.10.24.44.88. - www.autoretrosport.fr - infoars@orange.fr.* Roulage sur le circuit de La Châtre réservé aux voitures de sport de plus de 25 ans ou de prestige. Célébration des 50 ans de la R8 Gordini. *Randonnée touristique de 150 km le samedi. Frais d'engagement : 60 euros (randonnée).*

■ **15e Rallye découverte à Ponsonnas (38).** *Organisé(e) par Club Camas, 32 route Aveillans, 38770 La-Motte-d'Aveillans. T. : 06.87.83.13.74. - www.clubcamas.pcriot.com - club.camas@orange.fr.* Au château, exposition d'autos et motos anciennes, de véhicules sportifs et d'exception. Parade en ville le samedi en fin d'après-midi, balade le dimanche matin.

■ **Drôme Provençale à Langogne (48).** *Organisé(e) par Rétromobile du Haut-Allier, 13 rue Croix de Chapel, 48300 Langogne. T. : 04.66.46.67.20 ou 06.76.33.40.44. - a.bonnefille@orange.fr.* Visite de la Maison des Vignerons de Saint-Didier-sous-Aubenas et de la centrale du Tricastin le samedi, visite du château de Grignan le dimanche. *Frais d'engagement : 65 euros par pers.*

■ **31e Rétro Meus'Auto au Lac de Madine (55).** *Organisé(e) par Les Bielles Meusiennes, BP 80181, 55105 Verdun cedex. T. : 03.29.83.72.97 ou 06.88.45.85.71. - biellesmeusiennes.com - biellesmeusiennes@gmail.com.* Rassemblement et bourse de véhicules anciens, challenge de restauration. Tombola avec une Renault Super 5 TC à gagner.

■ **10e Bourse-expo à Maubeuge (59).** *Organisé(e) par PMCA, 44 rue de Binche, 59600 Vieux-Reng. T. : 06.09.01.41.51. - citrods59@orange.fr.* A l'espace Sculfort, rue Jean Jaurès, vente de pièces détachées, miniatures et exposition de voitures anciennes. *Tarif(s) de location : 20 euros les 5 mll. Tarif(s) d'entrée : 2 euros (gratuit pour les - de 12 ans). Horaires : 10h-19h (samedi), 9h-18h (dimanche).*

■ **Bourse aux jouets à Paris (75).** *Organisé(e) par SAFAM, BP 40, 78230 Le Pecq. T. : 01.39.76.45.15. - argusminiatures.fr.* A l'espace Champerret, jouets automobiles anciens et de collection. *Tarif(s) d'entrée : 12 euros, gratuit pour les - de 15 ans. Horaires : 10h-19h.*

■ **Rock and Cars à Lavaur (81).** *Organisé(e) par Amerisud et Rock & Cars, Lieu-dit Pique-Talent, 81500 Lavaur. T. : 06.89.64.86.19. - bobby.cadillac@wanadoo.fr.* Rassemblement ouvert aux voitures de collection, américaines, rods et customs ainsi qu'aux motos. *Tarif(s) d'entrée : gratuit.*

Du 11 au 19 juin

■ **Rallye découverte andalous (Espagne).** *Organisé(e) par Planète Youngtimers (agence Sud Events), Centre Ivoire, 15 rue Chapelet, 64200 Biarritz. T. : 05.59.42.52.45. - www.planete-youngtimers.com - charlene@pro-raids.com.* Au départ de Bailen, rallye à la découverte de l'Andalousie ouvert à toute voiture produite entre 1970 et 1990. Dérogations possibles pour certaines voitures de caractère ne rentrant pas dans cette période. *Frais d'engagement : 1.375 euros par personne + 390 euros par véhicule.*

12 juin

■ **Rassemblement de véhicules anciens à Charnoz-sur-Ain (01).** *Organisé(e) par Trésors d'antan, Bernard Branche, 20 rue Sabot, 01800 Charnoz-sur-Ain. T. : 04.74.61.15.13. - bernard.branche791@orange.fr.* Dans le parc du château Messimy, autos, motos, tracteurs. Modélisme à l'intérieur. *Tarif(s) de location : gratuit. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : à partir de 9h30.*

■ **Exposition et balade à Houtaud (25).** *Organisé(e) par Les Volants Comtois, 25300 Houtaud. T. : 06.07.44.65.31. - thierry.pecclet@orange.fr.* Sur le parking du centre commercial Leclerc, exposition de voitures de plus de 25 ans et de prestige, balade à 10h30. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h-18h.*

■ **Les anciennes d'avant 40 en Haute-Garonne (31).** *Organisé(e) par Club Auto Rétro Midi-Pyrénées, 1 allée Abel Boyer, 31770 Colomiers. T. : 05.61.78.15.55 ou 06.03.31.05.16. - www.carmp.fr - carmp@wanadoo.fr.*

Ouverte à tout véhicule de collection conçu avant 1940.
■ **3e Edition de la Semensoise (33).** *Organisé(e) par L'Entre 2 Deuches, Patrick Marquette, 33490 Semens. T. : 06.74.76.32.15. - www.deuchessemenoises.fr.* Balade dans le vignoble de l'Entre-deux-Mers.
■ **Bourse d'échanges à Bourgueil (37).** *Organisé(e) par Kicks et Chromes Bourgueillois, 25 rue Raymond Garrit, 37140 Bourgueil. T. : 02.47.97.88.02. - kicksetchromes.jimdo.com - kicks.chromes@orange.fr.* Rassemblement d'autos et motos anciennes, utilitaires, bourse aux pièces, rétrocamping. *Tarif(s) de location : 1 euro le mll. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 7h-19h.*
■ **2e Motors Days à Satolas-et-Bonce (38).** *Organisé(e) par Motors Club et amicale des sapeurs-pompiers, Flavien Delrieu, 83 impasse des Faisans, 38290 Satolas-et-Bonce. T. : 06.08.48.52.89. - motorsclub38@gmail.com.* Rassemblement d'autos et motos, Harley Davidson, customs, motos sportives. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h-18h.*
■ **Belles voitures d'hier et d'aujourd'hui à Pébrac (43).** *Organisé(e) par Les Amis de Pébrac et de la Vallée de la Desges, La Rochette, 43300 Pébrac. T. : 04.71.74.48.12 ou 06.83.46.84.68. - lesamisdepebrac.fr.* Parcours sur routes pittoresques et visite surprise d'un site original. *Frais d'engagement : 20 euros par personne.*
■ **Rassemblement d'Alfa Romeo à Lille (59).** *Organisé(e) par Alfa Club du Nord, 23 bis rue Paul Doumer, 02300 Chauny. T. : 07.50.97.14.31 ou 06.99.78.15.44. - alfa.club@yahoo.fr.* Au départ de l'Esplanade, rallye d'une soixantaine de km. *Frais d'engagement : à partir de 5 euros par pers.*
■ **14e expo-bourse à Carency (62).** *Organisé(e) par Les Vieilles Soupapes d'Artois, 583 rue de la Gendarmerie, 62150 Houdain. T. : 03.21.65.13.85 ou 06.29.79.23.29. - www.vieillessoupapesartois.fr - michelklock@orange.fr.* Exposition autos, motos, bourse d'échanges, doc., concours d'élégance. *Horaires : 8h-18h.*
■ **4e Rassemblement de véhicules anciens et youngtimers à Arlanc (63).** *Organisé(e) par Pays d'Arlanc Animation et Tourisme, Mairie, 53 route Nationale, 63220 Arlanc. T. : 04.73.95.00.03 ou 06.86.64.18.68. - anim-arlanc@wanadoo.fr.* Expo d'autos anciennes et youngtimers, motos et véhicules agricoles, bourse d'échanges, pièces détachées, documentation et miniatures. Célébration des 55 ans de la R4 TL et des 70 ans de la 4 CV. *Tarif(s) d'entrée : 2 euros, gratuit pour les - de 12 ans et les conducteurs en ancienne.*
■ **5e Rassemblement de véhicules anciens au Cannet-des-Maures (83).** *Organisé(e) par Comité d'animation, 59 rue du 8 Mai 1945, 83340 Le Cannet-des-Maures. T. : 04.94.50.10.08. - www.lecannetdesmaures.com.* Exposition d'autos, motos, camions et tracteurs en centre-ville. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 10h-18h.*

Du 16 au 18 juin

■ **27e Coupe des Alpes (74).** *Organisé(e) par Rallystory, 214 rue de Courcelles, 75017 Paris. T. : 01.42.12.07.08 ou 06.20.52.57.14. - www.rallystory.com - contact@rallystory.com.* Parcours de 1.000 km dans le massif alpin jusqu'à la Méditerranée : Evian, Megève, Courchevel, Serre-Chevalier, Cannes. *Frais d'engagement : 3.850 euros.*

Du 16 au 19 juin

■ **Les 80 ans de la Fiat Topolino à Turin (Italie).** *Organisé(e) par Topolino Autoclub Italia et Fiat Topolino Club Torino, Piazza Statuto 18, 10122 Torino. - www.ling80.org.* Plus de 250 Topolino venues d'une quinzaine de pays différents sont attendues. Au programme : séances de roulage sur la fameuse piste d'essai installée sur le toit de l'usine, visite de Turin et des alentours, du stade de la Juventus et du Mirafiori Motor Village. Exposition des autos sur la place Veneto. *Frais d'engagement : 980 euros par équipage.*
■ **La Légende de Bassano (Italie).** *Organisé(e) par Circolo Veneto Automoto d'Epoca Giannino Marzotto, Via Torino 2, 36060 Romano d'Ezzelino.* Rallye de régularité en véhicule historique au départ de Bassano del Grappa. *Frais d'engagement : à partir de 1.700 euros par équipage.*

17 juin

■ **Rassemblement à Mulsanne (72).** *Organisé(e) par Association Virage de Mulsanne, Centre Simone Signoret, avenue de Bönen, 72230 Mulsanne. - welcomeon thetrack@viragedemulsanne.org.* Expo de véhicules de collection et de prestige dans le virage de Mulsanne, sur le circuit des 24 Heures du Mans et place de la Mairie. Ford à l'honneur pour célébrer le retour de la marque dans la compétition. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h-16h (dans le virage), 19h-22h30 (place de la Mairie).*

Du 17 au 19 juin

■ **Jouer en 2 CV à Monts (37).** *Organisé(e) par Jouer en 2 CV, Emmanuel Pagé, 20 rue Maurice Ravel, 37260 Monts. T. : 06.15.52.13.45.* Concentration de 2 CV en Val-de-Loire. *Frais d'engagement : 15 euros par voiture, 10 euros par passager, 8 euros pour les 6 à 12 ans, gratuit pour les - de 6 ans.*
■ **Franquette à pistons en pays d'Olonne (85).** *Organisé(e) par Arbracame, 94 bd de la République, 44730 Tharon-Plage. T. : 02.40.39.41.15 ou 06.44.02.67.30. - www.arbracameclub.fr - queffurus.christian@neuf.fr.* Balade de 350 km le long de la côte vendéenne, de Brétignolles-sur-Mer à Talmont-Saint-Hilaire en passant par les Sables d'Olonne. *Frais d'engagement : à partir de 110 euros par pers.*

18 juin

■ **Midi-Minuit à Paris (75).** *Organisé(e) par L'Impérial Classic, TEM, 20 rue Chalgrain, 75116 Paris. T. : 01.40.67.17.93. - www.imperial-rallye.com - contact@imperial-rallye.com.* Au départ du château de Ferrières, rallye de 12 heures avec une arrivée à Paris.



19 juin

■ **Rassemblement à Peyrieu (01).** *Organisé(e) par Mécaniques anciennes du Bugey, 442 allée du Creux du Chêne, 01300 Peyrieu. T. : 06.75.73.26.92. - mabugey.eklablog.com.* Sur le parking de la salle polyvalente, exposition d'autos et motos anciennes. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h-18h.*
■ **Rassemblement à Saint-Denis-de-Méré (14).** *Organisé(e) par Rétro Auto Passion, 1 place Charles de Gaulle, 14110 Saint-Denis-de-Méré. T. : 02.31.69.07.42. - retroautopassion.sddm@laposte.net.* Bourse aux pièces, balade le matin, concours d'élégance l'après-midi. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h-18h.*
■ **Fête de la voiture ancienne à Douy (28).** *Organisé(e) par Les Belles d'Antan Douysiennes, 55 rue de la Vallée, 28220 Douy. T. : 02.37.96.80.81 ou 02.37.96.81.04. - bellesdantandouysiennes @hotmail.fr.* Balade le matin, expo d'autos et motos anciennes toute la journée, concours d'élégance, bourse d'échanges et brocante. *Tarif(s) de location : 2,50 euros le mll. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : à partir de 5h30. Frais d'engagement : 12 euros par véhicule (concours d'élégance).*
■ **17e Rassemblement auto rétro à Artas (38).** *Organisé(e) par Les Mamies roulantes, Christian Bichet, La Grande Forêt, 38440 Artas. T. : 06.78.45.43.79. - lesmamiesroulantes.e-monsite.com. - reymondlouis@orange.fr.* Exposition de véhicules anciens, autos, motos, camions, bourse d'échanges, espace clubs. *Tarif(s) d'entrée : gratuit.*
■ **14e Mobil'Rétro Jurassien à Saint-Claude (39).** *Organisé(e) par Pipes et Manivelles, 1 avenue de Belfort, 39200 Saint-Claude. T. : 03.84.42.18.13. - www.pipesetmanivelles.org.* Rassemblement de véhicules anciens, vente de pièces. Avec la participation de 12 véhicules d'exception d'avant 1914. *Tarif(s) de location : gratuit. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h-18h.*
■ **Sortie angevine dans le Layon (49).** *Organisé(e) par Club Angevin de Véhicules d'Epoque, 112 allée du Grand Servial, 49000 Angers. T. : 06.79.44.22.13. - www.clubangevindevehicules depoque.e-monsite.com.* Randonnée surprise d'une centaine de km.
■ **Automania à Freistroff (57).** *Organisé(e) par Automania 57, 2 cour de l'Abbaye, 57320 Bouzonville. T. : 06.95.73.32.52. - www.automania57.com - clubautomania57@gmail.com.* Au château Saint-Sixte, exposition de 1.000 voitures et motos de collection et d'exception. Ouvert à tout véhicule d'avant 1985. Bourse de pièces et miniatures, concours d'élégance. Allemandes à l'honneur. *Tarif(s) d'entrée : 4 euros (gratuit pour les - de 12 ans). Horaires : 10h-18h.*
■ **4e Paris-Rambouillet en ancêtres (75, 78).** *Organisé(e) par Club Renaissance Auto, 15 rue de la Louvière, 78120 Rambouillet. T. : 06.82.26.83.43. - www.renaissanceauto.org - renaissanceauto@orange.fr.* Départ de 100 autos centenaires de l'hôtel des Invalides à destination de Rambouillet via Versailles et la vallée de Chevreuse.
■ **Balade à Dampmart (77).** *Organisé(e) par A la recherche des autos perdues, Mairie, 6 allée du Moulin de la Saule, 77600 Guermantes. T. : 07.68.43.07.70. - www.alarecherchedesautos perdues.fr - autosperdues@hotmail.fr.* En partenariat avec la commune, circuit de 60 km dans la campagne briarde le matin puis expo sur le stade à 12h30. Concours d'élégance l'après-midi.
■ **Bourse d'échanges Classic'moto auto et Kustom à Velleron-en-Provence (84).** *Organisé(e) par Association Classic' Auto et Kustom, 84740 Velleron-en-Provence. T. : 06.82.76.15.28. - velleronenprovence.free.fr.* A l'emplacement du marché agricole, autos et motos anciennes, accessoires, outillage, fond de garage, miniatures autos et motos, jouets… *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 4h-14h.*
■ **Salon locomotions à Méréville (91).** *Organisé(e) par Gare de Méréville, 52 rue de la Gare 91660 Méréville. T. : 01.64.95.00.46 ou 06.32.62.79.07. - www.gare91.com.* Expo et vente de véhicules anciens, pièces, miniatures, modélisme ferroviaire, documentation, accessoires… *Horaires : 7h-18h.*

22 juin

■ **Bénédiction à Tourcoing (59).** *Organisé(e) par Les Amis de Tourcoing et du Carillon, 9 rue des Prieux, 59420 Mouvaux. T. : 06.58.63.71.07. - amisdetourcoing.free.fr - p.dhalluin@bbox.fr.* Sur la Grand Place, messe solennelle puis bénédiction à 19h30. Ouvert à tous. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : à partir de 17h.*

Du 24 au 26 juin

■ **La Nationale 117 à Canet-en-Roussillon (11, 64).** *Organisé(e) par Amicale des Bielles Commingeoises, 6 bis route de Landorthe, 31800 Saint-Gaudens. T. : 06.81.96.24.47. - www.abc-saintgaudens.fr - abc.automoto31@gmail.com.* Rallye touristique en direction d'Anglet réservé aux véhicules de 1940 à 1975, autos, motos populaires, sportives, utilitaires, etc.

Ventes autos

ALFA ROMEO



Alfa Romeo - Vds Spider 2l 128ch 1.108cc de 1977, 2e main, propriétaire depuis 1987, TBE, SP95, CG collection, 111.500km garantis, capote TBE, hard-top + jeu de jantes tôle. 16.000 euros. Dpt 42. T. 04.77.63.17.18.

Alfa Romeo - Vds Sprint 1500 Quadrifoglio Verde de 105ch à restaurer. Dpt 12. T. 05.65.47.68.45 ou 06.33.30.67.56.

Alfa Romeo - Vds superbe Alfa 146 TS 2l 180ch, brun métal, comme neuve, 140.000km, toutes options, JA Zender 16 pouces, photos sur demande. Dpt 88. T. 06.12.10.66.41.

Alfa Romeo - Vds 147 TI 2l 150ch, boîte manuelle, couleur beige, 146.000km, toutes options, TO, JA 16 pouces, distribution et vidange faites: 3.600 euros, photos possible. Dpt 88. T. 06.12.10.66.41.

AUSTIN

Annonce Pro



Austin - Vds Austin Mini Clubman de 1972, superbe état, révisée, historique depuis 1re mise en circulation. Prix: 15.000 euros. Garage Rare et d'Origine. Dpt 71. T. 06.16.15.34.17.

Annonce Pro

Austin - Vds Austin Mini 40e Anniversaire de 1999, état neuf, seulement 3.428km certifiés, très rare dans cet état. 26.900 euros. Garage Rare et d'Origine. Dpt 71. T. 06.16.15.34.17.

AUTOBIANCHI

Autobianchi - Vds Autobianchi type Lutèce, en état collection, 45.000km, couleur blanche avec toit noir, argus négociable. Dpt 33. T. 05.56.82.60.15.

BMW

BMW - Vds BMW 316 E21 de 1981, 107.000km, superbe état d'origine, pas de corrosion, CT RAS, rien à prévoir, bleu métal, intérieur bleu: 3.490 euros, reprise possible. Dpt 46. T. 06.88.26.86.21.

BMW - Vds BMW 316i Compact 1994, 127.000km, excellent état, pack VIP, sellerie cuir de qualité, couleur alaskablau: 4.000 euros. Dpt 27. T. 06.78.84.87.00.

CITROËN



Citroën - Vds Citroën AC4 F de 1931, bleue et noire, roule régulièrement, dans son jus, fiable, batterie neuve, pneus neufs. Prix: 8.500 euros à débattre. Dpt 76. T. 06.07.56.55.84.

Citroën - Vds Citroën Traction 11BL de 1952: 10.000 euros (expertisée 11.500 euros). Dpt 80. T. 06.73.93.91.64.

Annonce Pro



Citroën - Vds Citroën Traction 11BL de 1955, moteur 11D, une des dernières, en très bel état. Prix: 13.900 euros. Garage Rare et d'Origine. Dpt 71. T. 06.16.15.34.17.



Citroën - Vds Traction 15/Six de 1955, moteur et suspensions Oléo 15.000km (facture), roule au sans plomb et en liquide vert. Expertisée tous les 2 ans. Prix à débattre. Dpt 77. T. 06.26.65.27.85.

Citroën - Vds Citroën 2CV AZ de 1959, bon état. 5.000 euros, à voir. Dpt 86. T. 06.82.27.73.88.



Citroën - Vds Citroën Méhari de 1969, superbe état, plus de 8.000 euros de frais. Prix: 12.000 euros. Dpt 57. T. 06.07.53.88.10.

Citroën - Vds deux Ami 6 berlines de 1965 dont une avec CG, l'autre avec une caisse récupérable: 2.500 euros à déb. Dpt 75. T. 06.80.40.75.84.

Citroën - Vds 2CV 1966 500 euros, Citroën AK 400 1969 + diverses pièces. Dpt 42. T. 04.77.52.17.15.

Citroën - Vds 2CV AZAM de 1966, grise, très bon état, 6.000 euros + moteur nu de 2CV, 600 euros. Dpt 62. T. 03.21.92.88.79.



Citroën - Vds DS 21 IE Confort de 1970, bleu platine, 4 pneus récents, usage régulier, part toutes distances. 13.000 euros. Dpt 69. T. 06.85.56.64.10.



Citroën - Vds DSuper de 1971, parfait état de marche, roule régulièrement, ess., boîte méca, 158.000km, + pièces de rechange. Prix: 5.000 euros. Dpt 53. T. 02.43.03.97.14.

Citroën - Vds trois CX diesel Pallas turbo I, turbo II + Amphibie Poncin 6 roues. Dpt 18. T. 06.82.93.14.73 ou 02.48.61.83.48.

Citroën - Vds CX Reflex de 1979, essence, beige, BE, dans son jus d'origine, pneus neufs, CT OK, 3.300 euros. Dpt 53. T. 06.82.55.76.43.

Citroën - Vds Citroën Visa essence 5CV, pas de corrosion sauf capot AV. Moteur tournant, embrayage neuf, 47.000km d'origine. Dpt 77. T. 06.13.25.25.06.



Citroën - Vds Méhari de 1972, excellent état, entièrement refaite à neuf, CGN 2 places, contrôle technique OK. Prix: 13.800 euros. Dpt 74. T. 06.26.87.76.62.



Citroën - Vds Citroën Ami Super break de 1973, restaurée, 5CV, double carburateur chromé récent, peinture reprise, accessoires, fiable, 77.425 km d'origine, véhicule qui part toute distance. Dpt 74. T. 06.66.82.13.14.



Citroën - Particulier vds Citroën 2CV6 de 1980, remise en état complète: tôlerie, peinture, intérieur, mécanique. 124.000km. Prix: 5.940 euros. Dpt 44. T. 06.30.20.55.33.

Citroën - Vds Visa de 1981 pour remise en état ou pour pièces, essence, 5CV avec CG, sans CT, 139.000km, bonne mécanique mais peinture et sièges AV à revoir, 350 euros. Dpt 65. T. 05.62.31.93.69 ou 06.86.36.79.58.

Citroën - Vds Visa Club 1982, moteur 2CV, CT 2011, CG, 152.000km, bleue, 900 euros. Dpt 39. T. 06.72.81.70.78.

Citroën - Vds Citroën AX Sport F2000 11, homologation de 1988, avec sa carte grise de 2016 + 8 roues. Prix: 16.000 euros. Dpt 57. T. 03.82.34.93.05.

Annonce Pro



Citroën - Vds Citroën 2CV6 Club 1989 (millésime 1990), carte grise normale, 3CV, 54.631 km compteur, de couleur rouge, sellerie skaï et tissu en superbe état, véhicule sain et en très bon état général, révisé et expertisé, contrôle technique OK, part toute distance. Prix: 11.800 euros. TBR Auto. Email: thierry.brebion@tbrauto.fr. Dpt 78. T. 01.30.88.53.19 ou 06.80.14.31.04.



Citroën - Vds XM V6 de 1989, int. cuir noir, BE, attelage, 150.000km, problème démarreur ayant entraîné court-circuit, CGN, prévoir remorque. Prix: 600 euros. Dpt 33. T. 06.63.99.81.46.

Citroën - Vds XM 2.1TD série 2, 270.000km, moteur bon, problème pompe injection(Epic), vendue entière pour pièces ou à restaurer: 500 euros. Dpt 41. T. 06.73.68.67.78.

Citroën - Vds BX de1992, 53.500km, 1re main, état d'origine exceptionnel, toutes options: 3.500 euros. Reprise possible GS 1220 Club ou Pallas en TBE. Dpt 59. T. 03.20.89.22.38.



Citroën - Vds XM Tissier 6 roues de 1992, rare, 1 exemplaire en carte



grise camionnette, TBE, CT OK, moteur 120.000km, caisse refaite par Pierre Tissier 2006. Expertisée 25.000 euros. Dpt 69. T. 06.17.25.77.77.

Citroën - Vds Xantia Exclusive de 1996, 2l, 123.000km, cuir, clim, hydrau., freins et pneus neufs, attelage, boîte auto HS, carrosserie TBE grise: 600 euros. Dpt 54. T. 06.23.95.37.54.

Citroën - Vds ZX break 1.9l D Tentation, BE, CT OK, 482.000km, distrib., courroie, accessoires neufs, toutes factures depuis origine. Dpt 49. T. 06.88.42.84.66.

DEUTSCH-ET-BONNET



Deutsch-et-Bonnet - Vds HBR5 1960, éligible à toutes courses historiques, TBE. 59.900 euros. Garage Rare et d'Origine. Dpt 71. T. 06.16.15.34.17.

FACEL VEGA



Facel Vega - Vds Facellia cabriolet de 1960, nécessite quelques travaux de remise en état. 29.900 euros. Garage Rare et d'Origine. Dpt 71. T. 06.16.15.34.17.

FIAT

Fiat - Vds 850 coupé de 1969 expertisée + CT 09/15. Part toutes distances. 7.000 euros à déb. Dpt 42. T. 06.44.83.40.22.

Fiat - Vds 125 de 1975, rouge, BE, sans CG, 1.500 euros. Dpt 53. T. 06.82.55.76.43.

Fiat - Vds Panda 34 1983 à rest. ou pièces, 4 pneus neufs et attelage: 450 euros. Dpt 72. T. 06.85.51.88.63 (ap 18h).



Fiat - Donne, contre bons soins: Fiat Uno Targa de 1992, roule très bien, assurée, sans CT. Mail: docteur.manierejp@free.fr. Dpt 62. T. 06.81.66.49.09.



Fiat - Vds Fiat Uno cabriolet 5 places, seconde main, 130.000km, capote et 4 glaces électriques, jantes alu, direction assistée, radio, très bon état général, détail peinture à revoir, livraison, le contrôle technique est OK. Prix : 3.800 euros. Dpt 94. T. 06.40.22.15.75.

FORD-EUROPE

Ford-Europe - Vds Ford Zodiac de 1962, berline, 6 cylindres, pour pièces ou à restaurer, boîte auto, carte grise française. 750 euros à déb. Dpt 29. T. 06.09.62.64.06 (12h00-13h15).

Ford-Europe - Vds Ford Taunus coupé 20M TS de 1966, 76.000km, grise métallisée, peinture et intérieur à revoir. Prix : 5.000 euros. Dpt 42. T. 06.07.67.06.76 (ap 18h).

Ford-Europe - Vds deux Ford Taunus 12M de 1968 et 1969 avec carte grise mais sans contrôle technique, avec 1 tonne de pièces d'occasion et de pièces neuves, le lot: 7.500 euros (vente notariée). Dpt 69. T. 06.65.76.47.62.

Ford-Europe - Vds Ford XR3 carbu de 1982, état d'origine, 300.000km, état correct, noire, visible à Cholet. Petit prix : 750 euros, pour débarrasser. Dpt 49. T. 06.41.44.52.82.

Ford-Europe - Vds Ford Scorpio Ghia de 1985, rouge, 6 cylindres en V, 2.8l, première main, impeccable, toujours garage, contrôle technique OK, 130.000km. Prix : 1.800 euros à déb. Dpt 80. T. 04.50.77.32.96.

Ford-Europe - Vds Orion de 1994, 1.6l, 16S, première main, couleur vert foncé, hi-fi, fermeture centralisée, entièrement d'origine. Prix : 2.200 euros. Dpt 93. T. 07.81.83.29.68.

FORD-FRANCE

Ford-France - Vds Ford Vedette de 1951, tôlerie refaite à neuf. Dpt 63. T. 04.73.73.08.06.

Ford-France - Vds Ford Vedette de 1953, 1.800 euros. Dpt 63. T. 04.73.73.08.06.

Ford-France - Vds FordVedette F22 de 1953. Prix : 6.500 euros. Dpt 75. T. 06.25.41.30.72.

FORD-USA



Ford-USA - Vds Ford A roadster de luxe 1931, spider, pare-pierres, carrosserie, moteur, boîte, pont et sellerie impeccables, capote idem. Prix: 30.000 euros à débattre. Dpt 32. T. 06.07.19.64.96.

HONDA

Honda - Vds Prelude 1982 auto., TBE: 3.000 euros. Dpt 13. T. 06.84.30.40.53.

JAGUAR



Jaguar - Vds Jaguar XK 150 SE (spécial équipement) cabriolet de 1959, très belle patine, CGN française, roule très bien, 4 places. 135.000 euros. Garage Rare et d'Origine. Dpt 71. T. 06.16.15.34.17.

LADA

Lada - Vds Lada Niva turbo diesel 45.000km, état neuf, passe en collection, CT. Dpt 42. T. 04.77.71.90.66 ou 06.13.07.18.12.

LANCIA

Lancia - Vds Spider Lancia 1600 de 1977, rouge Ferrari, très bel intérieur cuir noir Recaro, planchers refaits à neuf, hard-top + capote, jantes alu d'origine, pneus neufs, modèle très convoité, faire offre à partir de 8.500 euros. Dpt 93. T. 07.81.83.29.68.

LAND ROVER

Land Rover - Vds Range Rover 2,5l turbo, moteur neuf en TBE. Dpt 42. T. 04.77.71.90.66.

Land Rover - Vds Range de 1986, V8 carbus, BV5, saine, petits travaux à prévoir pour CT. 2.500 euros. Dpt 29. T. 06.09.62.64.06 (12h00-13h15).

MATRA

Matra - Vds Bagheera X6550 de 1978, 80.000km, d'origine, roulante: 2.000 euros. Dpt 63. T. 06.74.21.97.15.

MAZDA

Mazda - Cause invalidité vds Mazda 626 de 1996, très bien entretenue, 122.000km, petit détail carrosserie à revoir, 3.000 euros. Email: bpck@orange.fr. Dpt 06. T. 07.68.01.45.30.

MERCEDES



Mercedes - Vds coupé 230 CE de 1980, gris métal, 118.000km réels, TBE. A déb. Dpt 81. T. 06.85.53.33.70 (HR).

Adresses classées



Mercedes - Vds 280 SLC de 1980, TBE mécanique et carrosserie, couleur caramel métal, boîte méca., moteur 2 arbres à cames, jantes alu, pneus, pompe essence, filtres neufs, échap. et batterie, neufs. 11.000 euros. Dpt 18. T. 02.48.51.54.28 ou 06.19.76.26.56.

Mercedes - Vds 280 CE W123 de 1980, gris argent, TO, BA, TBE, int. velours bleu, roues alliage, freins, échappement neufs, rare: 7.500 euros. Dpt 28. T. 06.23.28.86.61.

Mercedes - Vds 300D W123 de 1980, ivoire, 199.800km, état d'origine remarquable, CT RAS, sans corrosion, rare dans cet état, reprise possible: 3.990 euros. Dpt 46. T. 06.88.26.86.21.

Mercedes - Vds 280 SEL de 1984, noire, cuir noir, toit ouvrant, 300.000km, boîte auto, 2.500 euros. Dpt 29. T. 06.09.62.64.06 (12h00-13h15).

Mercedes - Vds 300 CE24 W124 de 1990, BV mécanique, int. cuir noir, CT OK, BE, 242.000km: 4.500 euros. Dpt 77. T. 06.33.15.23.04.



Mercedes - Vds C230 coupé de 1992, 277.893km, cuir noir, toit ouvrant, BE, vitesses auto + économique/standard, requiert doseur distributeur injection K-Jetronic disponible Mercedes.fr. 2.000 euros. Dpt 62. T. 09.83.65.44.28.

MG

MG - Vds MGB coupé GT de 1965 à restaurer. Dpt 72. T. 06.86.35.29.73.



MG - Vds MGB de 1969, restaurée, TBE, démontée, sablée, peinture rouge tartan red, moteur 4.000km. Pneus, capote, chromes neufs.19.500 euros. Dpt 19. T. 06.79.53.07.44 (HR).

OPEL

Opel - Vds Opel Kadett 1400 LS de 1988, à restaurer. Dpt 12. T. 05.65.47.68.45 ou 06.33.30.67.56.

PANHARD

Annonce Pro



Panhard - Vds Scarlette X90 de 1953, introuvable, seules 208 construites, 10 exemplaires res-

CARBURATEURS

CARROSSERIE





ÉLECTRICITÉ





CARBURATEURS

ÉLECTRICITÉ











FREINAGE



INJECTION



PARE-CHOCS



PEINTURE



Le bulletin d'abonnement est en page 124



PEINTURE





PNEUMATIQUES



RADIATEURS





tants, int. d'origine sous housses transparentes, très certainement la seule dans cet état d'origine. 14.900 euros. Garage Rare et d'Origine. Dpt 71. T. 06.16.15.34.17.



Panhard - Vds PL 17 de 1963, révisée, moteur refait, nombreuses pièces neuves, historique, couche garage, CT OK. 6.000 euros à déb. Dpt 78. T. 01.46.20.46.37.

PEUGEOT

Peugeot - Vds deux 201 à restaurer, une 201 E commerciale, saine et une 201 berline 1932: 3.000 euros les deux. Dpt 91. T. 06.15.16.27.89.

Annonce Pro



Peugeot - Vds 203 coupé de 1952, très très rare, superbe restauration, très belle voiture restaurée de A à Z. 69.000 euros. Garage Rare et d'Origine. Dpt 71. T. 06.16.15.34.17.

Peugeot - Vds 203C de 1955, toit ouvrant, grise, 38.000 km, TBEG mécanique. 10.000 euros. Dpt 13. T. 06.11.50.89.43.

Annonce Pro



Peugeot - Vds Peugeot 203 cabriolet de 1955, une des dernières, très belle carrosserie, superbe intérieur, moteur et capote d'origine. Prix: 79.500 euros. Garage Rare et d'Origine. Dpt 71. T. 06.16.15.34.17.

Peugeot - Vds Peugeot 203 de 1956 à restaurer ou pour pièces, avec carte grise et moteur tournant. Dpt 18. T. 06.19.43.63.06.

Peugeot - Vds 403 B7. Dpt 42. T. 04.77.71.90.66.

Peugeot - Vds Peugeot 403 pick-up de 1958 à restaurer ou pour pièces, 500 euros. Dpt 13. T. 06.02.29.15.26.

Peugeot - Vds Peugeot 403 U8 essence de 1958, saine, à restaurer avec stock de pièces en double, mécanique, moteur + boîte, pont AR, le lot: 1.500 euros. Dpt 91. T. 06.15.16.27.89.

Annonce Pro



Peugeot - Vds Peugeot 404 de 1963, CGN, toit ouvrant, radio, très bon état. Prix: 8.000 euros. Stock-Auto. Dpt 18. T. 07.87.50.03.72.

Adresses classées

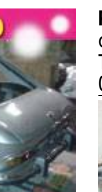
SELLERIE

MOTEUR

TRANSPORTS

POMPES À EAU

Annonce Pro



Peugeot - Vds 204 coupé de 1968, petits feux, très belle voiture. 6.900 euros. Garage Rare et d'Origine. Dpt 71. T. 06.16.15.34.17.

Peugeot - Vds 304 S coupé. Dpt 42. T. 04.77.71.90.66.

Peugeot - Vds 504 de 1972, couleur beige, dans son jus d'origine, pneus neufs, CT OK, freins neufs. 3.000 euros. Dpt 53. T. 06.82.55.76.43

Peugeot - Vds Peugeot 404 de 1974 à restaurer: 2.000 euros. Dpt 13. T. 06.84.30.40.53.

Peugeot - Vds Peugeot 304 S cabriolet, bleu, capote beige, TBEG: 11.500 euros. Dpt 11. T. 06.40.54.15.22.



Peugeot - Vds cause invalidité coupé 304 S de 1972, carte grise collection, TBE, pneus et freins neufs, moteur entièrement révisé, peinture refaite. Prix: 7.750 euros ou échange contre Peugeot 404 berline modèle à partir de 1970. Dpt 81. T. 06.09.73.14.20.

Peugeot - Vds cause santé: 304S de 1975, CGN, toit ouvrant, bleu métal, moteur refait, à remonter, radiateur, carbu, allumeur, prévoir batterie et CT. Prix: 1.800 euros à déb. Dpt 69. T. 04.78.62.38.98.



Peugeot - Vds 304 S cabriolet de 1975, moteur 65.000km, TBE carrosserie, CT OK, amortisseurs AR neufs, jantes alu. Prix: 10.500 euros. Dpt 95. T. 06.08.67.96.77.

Peugeot - Vds 104 GL de 1977, 44.450km, pas roulé depuis 10 ans, tournante, freins grippés. Couche garage. Sans CT. 600 euros. Dpt 91. T. 06.32.09.04.74.

Peugeot - Vds ou échange Peugeot 504 GL de 1977, entièrement restaurée, vendue avec de nombreuses pièces neuves. Prix : 4.000 euros à débattre. Dpt 80. T. 03.60.32.76.30 ou 06.24.66.61.44.

Peugeot - Vds ou échange Peugeot 604 SL de 1977, en bon état général, voiture très saine équipée de jantes alu, avec intérieur cuir, stockée depuis 10 ans dans un hangar. Véhicule à redémarrer. Prix : 650 euros. Dpt 47. T. 06.76.25.27.49.

Peugeot - Vds Peugeot 604 V6 Ti de 1978, avec intérieur cuir, à restaurer (resto facile), possède carte grise + une 604 V6 SL pour pièces avec carte grise 1976: 1.500 euros les deux. Dpt 33. T. 06.80.36.27.10.

Peugeot - Vds Peugeot 504 break diesel de 1981, seconde main, 8CV, 5 places, crochet attelage, 21.000km, véhicule dans un parfait état de marche. Dpt 80. T. 03.22.80.89.06.



Peugeot - Vds Peugeot P4 4x4 diesel 1986 reconditionné, couleur kaki, sellerie, capotage, portes et peinture neuves, avec sa carte grise collection 6 places, mécanique révisée. Dpt 89. T. 06.81.01.44.92.



Peugeot - Vds Peugeot P4 4x4 diesel 1986 reconditionné, couleur sable, sellerie, capotage, portes et peinture neuves, carte grise collection 6 places, mécanique révisée. Dpt 89. T. 06.81.01.44.92.

Peugeot - Vds Peugeot 104Z de 1987, 125.000km, 900 euros. Dpt 77. T. 06.62.76.67.26.



Peugeot - Vds Peugeot 505 SX diesel de 1988, 300.000km, moteur changé, attelage, intérieur état moyen, CGN, pas de CT, véhicule vendu dans l'état. Prix: 1.500 euros. Dpt 33. T. 06.63.99.81.46.

RENAULT

Renault - Vds Renault 4 CV R1063 de 1951 très modifiée (jantes larges, etc), immatriculation 1063, dossier homologation, identification, historique complet: 38.500 euros. Dpt 01. T. 06.61.88.76.54.

Renault - Vds Renault Frégate modèle Amiral de 1954, berline 4 vitesses, excellent état d'origine, révisée, jamais restaurée, part toutes distances, CT OK, noire, accessoires d'époque. Dpt 16. T. 06.87.94.94.88.



Renault - Vds Renault 4CV de 1956, carte grise collection, complète et d'origine, roulante, jamais restaurée. Prix: 6.000 euros. Stock-Auto. Dpt 18. T. 07.87.50.03.72.



Renault - Vds Renault Juvaquatre R2101 de 1958, carte grise normale, complète, saine, tournante. Prix: 2.500 euros. Stock-Auto. Dpt 18. T. 07.87.50.03.72.

Renault - Vds Renault Dauphine de 1960. Dpt 63. T. 04.73.73.08.06.



Renault - Vds Renault Ondine de 1962, état exceptionnel, carrosserie, peinture, intérieur rouge comme neuf. Prix: 8.500 euros. Dpt 25. T. 06.08.09.59.48.

Renault - Vds Renault 8S de 1969, refaite à neuf. Dpt 63. T. 04.73.73.08.06.



Renault - Vds Renault 10 1300 de 1969, 49.200km compteur, sans corrosion, intérieur TBE, CT OK, voiture en état d'origine. Prix: 5.200 euros. Auto-Rétro du Dauphiné. Dpt 38. T. 04.37.05.20.45.

Renault - Vds Renault 6 TL modèle R1181, à restaurer. Dpt 12. T. 05.65.47.68.45 ou 06.33.30.67.56.

Renault - Vds Renault 5 L type 1220 de 1974, sans carte grise, levier de vitesses au tableau de bord: 450 euros, échange possible. Visible dépt 86. Dpt 75. T. 06.80.40.75.84.

Renault - Vds Renault 12 TR de 1975, boîte automatique, 125.000km, 2e main, très bon état. contrôle technique à la vente. carte grise. Diverses pièces en plus. 2.200 euros à débattre. Dpt 17. T. 05.46.83.02.05.

Renault - Vds Renault 17 découvrable de 1977, jaune, parfait état + 12 Fuego toute motorisation dont 2 US. En 1 seul lot avec stock important de pièces et moteurs. Dpt 47. T. 06.86.63.29.60.

Renault - Vds Renault 4 fourgonnette de 1980 ancienne des PTT, état à revoir, prix à débattre, plate-forme en bon état, carte grise. Dpt 24. T. 06.09.86.40.03.

Renault - Vds Renault Rodéo Teilhol 4x4 de 1980, pour rénovation, carte grise + châssis R4 bon état. Email: jgmesnil@gmail.com. Dpt 74. T. 04.50.18.44.97 ou 06.20.58.11.21.

Renault - Vds Renault 18 turbo essence 1982, 1re main, 291.962km, sans CT, couleur champagne pour restauration ou pièces: 800 euros. Dpt 31. T. 05.61.97.28.19.

Renault - Vds Renault R18 TL de 1982, 80.000km d'origine, CT OK: 1.600 euros à débattre. Dpt 45. T. 02.38.34.24.86.

Renault - Vds Renault 11 société, diesel + R11 GTD en pièces: 350 euros le lot. Dpt 01. T. 04.74.42.30.21.

Renault - Vds Renault 11 GTD de 1985 à restaurer. Dpt 12. T. 05.65.47.68.45 ou 06.33.30.67.56.

Renault - Vds Renault 11 de 1986, berline 5 portes, essence, rouge, 100.000km, très saine, démarre au quart de tour. Dpt 29. T. 06.09.62.64.06 (12h00-13h15).

Renault - Vds R12 break de 1986, BE, 135.000km, révisée, CT OK: 1.200 euros. Dpt 11. T. 06.03.02.31.47.

Renault - Vds Super 5 de 1986, 5 portes, blanche, 102.000km, seconde main, CT OK: 1.000 euros. Dpt 11. T. 06.03.02.31.47.



Renault - Vds Renault 4 Savane de 1986, 100.000km, soubassement sans corrosion, intérieur d'origine, peinture refaite, très bon état général, contrôle technique OK. Prix: 5.800 euros. Auto-Rétro du Dauphiné. Dpt 38. T. 04.37.05.20.45.

Renault - Vds Renault 11 TXE de 1986 à restaurer. Dpt 12. T. 05.65.47.68.45 ou 06.33.30.67.56.

Renault - Vds R5 GTD modèle Saga de 1990, à restaurer. Dpt 12. T. 05.65.47.68.45 ou 06.33.30.67.56.



Renault - Vds R4 Savane de 1989, 90.000km, soubassement sans corrosion, int. d'origine, peinture refaite, TBEG, CT OK. Prix: 5.600 euros. Auto-Rétro du Dauphiné. Dpt 38. T. 04.37.05.20.45.

Renault - Vds Renault Super 5 de 1988, 4CV 5 vitesses, moteur 1108, bon état avec pièces + 1 moteur. Prix : 800 euros. Dpt 34. T. 06.50.00.53.74.

Renault - Vds Renault 25 TXI 1989 à remettre en route, moteur 2 litres, 3 soupapes par cyl, 10CV, 140ch, BV 5, 200.000km, CG, avec en plus, 4 roues, pneus et jantes en très bon état: 750 euros. Dpt 72. T. 06.03.12.79.20.

Renault - Vds belle 4L GTL Clan de 1992, peu roulé, 55.500km. Dort dans le garage, moteur 1108cc. 4.800 euros. Dpt 13. T. 06.02.29.15.26.



Renault - Vds Renault 4 Savane de 1992, BE d'origine, CT OK, 120.000km, joint culasse, amortisseurs, pneus, batterie, neufs, radio, etc. Prix: 3.000 euros. Dpt 43. T. 06.84.99.96.25.

Renault - Vds Twingo Pack 5CV de 1995, 100.000km d'origine,



TBE, contrôle technique refait à la vente, intérieur et extérieur propres. Dpt 37. T. 02.47.91.58.97.

ROVER

Rover - Vds Range Rover en très bon état. Dpt 42. T. 04.77.71.90.66.

Rover - Vds Rover 100 cabriolet de 1995, rouge, bon état, sans CG + moteur/boîte. 1.500 euros. Dpt 53. T. 06.82.55.76.43.

SALMSON

Salmson - Vds Salmson S4D berline de 1955, BE mécanique, peinture, intérieur, électricité, neufs, manque tapis de sol: 13.500 euros. Dpt 11. T. 06.40.54.15.22.

SEAT

Seat - Vds Seat Ibiza Plein Sud de 1992, noire, 170.000km, impeccable intérieur et extérieur, CT août 2015 OK. Dpt 72. T. 02.43.54.21.36.

SIMCA

Simca - Vds deux Simca 8 1100 restaurées: la 1re de 1948, CGN, 6.500 euros et la 2e de 1939 1100, CGC, 7.500 euros + pièces carrosserie, châssis, suspensions, bloc moteur boîte 1200 et divers. Prix à débattre. Dpt 10. T. 06.50.44.22.52.

Simca - Vds Simca Aronde A90 Grand Large de 1956. Dpt 63. T. 04.73.73.08.06.

Simca - Vds Simca Aronde commerciale 4 places, pneus, échappement, freins AV neufs, carrosserie à finir, électricité, roule tous les jours: 2.300 euros à débattre. Dpt 51. T. 06.16.88.44.00.

Simca - Vds Simca Etoile 6CV de 1961, dans l'état, à restaurer, prix à débattre. Dpt 02. T. 03.23.98.46.82.



Simca - Vds Simca Océane de 1961 en BE, CT OK, roule très bien, très jolie couleur, rare et d'époque, moteur Rush, saine, bel int. noir très propre. Dpt 70. T. 03.84.31.58.42.



Simca - Vds Simca Civic de 1967, avec sa carte grise normale, homologuée, la voiture est complète. Prix : 4.000 euros. Dpt 88. T. 06.79.69.30.90.



Simca - Vds Simca 1100 Spécial de 1972, CG OK, peinture récente, pneus neufs, diverses factures. A déb. Dpt 82. T. 06.26.27.66.08.

STUDEBAKER

Studebaker - Vds Studebaker Golden Hawk 1957, intérieur d'origine blanc/ivoire, restauration ancienne, BE de présentation. Dpt 47. T. 06.86.63.29.60.

TEILHOL



Teilhol - Vds Tangara base Dyane 6, en très bon état, le moteur est d'origine, 70.000km, châssis galva neuf, 4 pneus neufs, équipée voyage, le coffre AR fermant à clé. Prix: 8.700 euros. Dpt 76. T. 06.68.49.84.13.

TOYOTA

Toyota - Vds Celica 1600 ST coupé de 1980, BE94.200 km. Prix : 1.200 euros. Dpt 18. T. 06.07.53.74.10.

TRIUMPH



Triumph - Vds Triumph TR3 de 1957, CT OK, refaite depuis châssis, CGN, sièges, capote et intérieur neufs, ventilateur électrique, crémaillère, pneus neufs. Prix: 34.000 euros. Dpt 83. T. 04.94.26.46.13.



Triumph - Vds Triumph Spitfire 1500 FH de 1979, carte grise, contrôle technique, 79.500km, révisée, couleur bleu nuit, livraison possible. Prix: 10.000 euros, reprise Renault 4CV, Simca 6 ou motos années 1930 à 1960 avec CG. Dpt 26. T. 04.75.03.26.87.

TVR



TVR - Vds TVR Chimaera de 1993: peinture, sellerie, pare-brise, freins, pneus, batterie et TAV neufs, conversion phare Lupo, CGF, 115.000km, régulièrement entretenue (factures depuis origine). Prix: 20.000 euros. Dpt 72. T. 06.24.88.21.90.

VOLKSWAGEN

Volkswagen - Vds Volkswagen Karmann-Ghia cabriolet de 1966 en BEG, ancienne restauration à revoir. Photos sur demande: 23.500 euros. Dpt 59. T. 06.21.72.48.38.

Volkswagen - Vds VW Combi de 1978, moteur neuf: 9.000 euros. Dpt 13. T. 06.84.30.40.53.

Volkswagen - Vds Volkswagen Golf 2 de 1990: 1.000 euros. Dpt 75. T. 06.25.41.30.72.

Volkswagen - Vds Volkswagen Passat de 1995: 1.000 euros. Dpt 75. T. 06.25.41.30.72.

Achats autos

CITROËN

Citroën - Recherche belle Dyane en état exceptionnel, saine, pas trop de km. Dpt 25. T. 06.08.09.59.48.

DAF

Daf - Recherche Daf 44/55/66 et Combi à restaurer, prix réaliste. Belgique T. 0032.636.782.48.

FIAT

Fiat - Recherche Fiat 508 Balilla coach 2 portes 1932, saine et complète pour pièces détachées. Faire offre. Dpt 62. T. 03.21.82.89.05.

LAND ROVER

Land Rover - Recherche Range Rover 1971/1972. Dpt 78. T. 06.89.19.91.80 (mess).

Land Rover - Recherche un Land Rover 90 V8, en état d'origine ou à restaurer. Dpt 81. T. 06.86.98.34.53.

MERCURY

Mercury - Recherche épave complète de Mercury Cougar 1972-1975, mécanique 351 Cleveland. Dpt 93. T. 07.81.83.29.68.

PEUGEOT

Peugeot - Recherche Peugeot 604 DT en bon état et plus. Dpt 38. T. 04.74.83.81.49.

RENAULT

Renault - Achète Renault 4CV pour pièces, même démontée, mais complète, me déplace. Dpt 05. T. 06.79.50.77.19.

Renault - Achète Renault Frégate à partir de 1957. Dpt 63. T. 04.73.73.08.06.

Renault - Achète Renault 8 R1132 des années 1968 à 1971 à restaurer, sortie de grange, faire offre. Dpt 91. T. 06.31.82.25.11.

Renault - Recherche une caisse de Renault 12 Gordini. Dpt 58. T. 06.32.24.99.99.

Renault - Recherche Renault 5 TS 1re série à prix raisonnable, merci. Dpt 58. T. 06.32.24.99.95.

Renault - Recherche caisse Renault Clio Williams pour remonter la mienne que j'ai achetée cassée pensant trouver facilement des pièces. Dpt 58. T. 06.32.24.99.99.

ROVIN

Rovin - Recherche Rovin D3 ou D4. Dpt 60. T. 06.12.04.92.78.

VOLVO

Volvo - Recherche Volvo P1800 Jensen, P1800S, 1800 ES en état d'origine ou à restaurer. Dpt 02. T. 06.82.04.52.90.

AUTRES

Recherche véhicule automatique, 3 roues (2 AV ou side... Faire offre. Dpt 31. T. 06.09.70.83.06.

Ventes motos



Harley Davidson - Vds Harley Davidson 125 SXT de 1986 en l'état, 8.900 miles, carte grise. Prix: 1.500 euros. Dpt 47. T. 06.47.72.57.59.

Harley Davidson - Vds pièces Harley Davidson Sportser Evo 883, 1000, 1200: kit 1200 neuf + cames + culasse, allumage, embrayage neuf + cloche carters, freins, béquille, cale-pied, compteur, câbles, carter, chaîne, etc. Dpt 92. T. 06.42.43.64.81.

Honda - Vds (cause âge) Honda Amigo 1973, bon état général, kilométrage inconnu + 1 moteur moins puissant, BE, suspensions AV/AR, clignotants, CG. Dpt 46. T. 05.65.37.38.58 (avant 17h).

Honda - Vds pièces Honda 125 XLS 1981: fourche, roues, selle, compteur, guidon, commodo, plastiques, échappement, bras oscillant. Dpt 52. T. 06.17.85.13.73.

Honda - Vds pièces de Honda CY 80 de 1981, bleu, blanc, rouge, plastiques GB AV, GB AR, feu AR, porte-paquet AV et AR, compteur, selle, échappement. Dpt 52. T. 06.17.85.13.73.

Honda - Vds moto Honda VFR 750F de 1994 excellent état d'origine, bleu odyssée, révisée + accessoires, 113.000km, pot inox neuf + Mig carbone haut + bulle haute + tapis bagster: 2.200 euros. Dpt 16. T. 06.87.94.94.88.

Honda - Vds toutes pièces pour Honda XR 600, 400, 250 Enduro et Supermotard, pièces moteur et partie cycle d'origine Honda. Dpt 92. T. 06.42.43.64.81.

Japy - Vds 1 moteur Japy refroidissement à eau: 150 euros. Dpt 88. T. 06.79.69.30.90.

Magnat Debon - Vds moto Magnat-Debon FM de 1921, 3CV 250cc, à courroie entre tubes, restaurée, carte grise collection: 4.300 euros à voir. Dpt 28. T. 06.23.28.86.61.

Magnat Debon - Vds moto Magnat-Debon de 1949, 125cc, restaurée, carte grise, prête à rouler: 2.200 euros. Dpt 28. T. 06.23.28.86.61.

Monet Goyon - Vds moto Monet Goyon type Variante de 1937, 175cc, ancienne restauration, bon état général, photo sur demande. Prix: 950 euros. Dpt 59. T. 06.21.72.48.38.

Moto Guzzi - Vds Moto Guzzi 125 Stornello 1961, complète, bon état d'origine, première version 4 Temps, pas de carte grise, moteur bloqué: 1.600 euros. Dpt 16. T. 06.87.94.94.88.

Moto Guzzi - Vds Moto Guzzi 500 Nuovo Falcone 1972, complète, état d'origine, ex carabinieri, pas de carte grise, moteur grippé: 3.500 euros. Dpt 16. T. 06.87.94.94.88.

Motobécane - Vds ou éch. Motobécane N40 T de 1971 contre Vélosolex: 150 euros. Dpt 85. T. 06.65.48.43.61.

Ossa - Vds pièces Ossa Phantom cross et enduro, Desert 250, 350 (1974/78): réservoir, selle, carbu IRZ + Bing, allumage neuf, kick, pistons neufs, sélecteur levier Amal, pédale frein neuve, etc. Dpt 95. T. 06.73.50.90.38.

Peugeot - Vds Peugeot 125 de 1956, modèle TL4. Prix à débattre. Dpt 71. T. 03.85.35.55.27 (HR).

Rumi - Vds moto Rumi 125cc bicylindre 2 temps de 1953, moteur tournant: 5.200 euros + moteur scooter Rumi, embiellage et embrayage refaits. Prix : 2.200 euros + pièces diverses. Dpt 38. T. 04.76.05.50.17 ou 06.72.41.06.96.

Rumi - Vds pour scooter Rumi: bicarburateur diamètre 18-19-24, réservoir essence, pot d'échappement, porte, phare, feu rouge, jantes, compteur, biellettes de fourchettes. Dpt 38. T. 04.76.05.50.17 ou 06.72.41.06.96.

Suzuki - Vds pièces de Suzuki 750 GSXED 1979 : fourche, roues, selle, plastiques, boîte, filtre CDI, carte grise. Dpt 52. T. 06.17.85.13.73.

Suzuki - Vds lot de 2 modèles identiques Suzuki 750 DR 1988, en bon état d'origine, orange et blanche, elles n'ont pas tourné depuis 18 mois et sont à remettre en route. Prix : 1.600 euros le lot indivisible. Dpt 16. T. 06.87.94.94.88.



Yamaha - Vds XT 125 en be, cg: 600 euros. 600 XJ Diversion, BE: 1.000 euros. 125 SR BE: 500 euros. Scooter SV Peugeot: 80 euros. Cyclo Honda PP: 50 euros. Dpt 88. T. 06.79.69.30.90.

Achats motos

Honda - Recherche épave accidentée Honda 125 XLS, XR, XLR 1980/90 même si ne fonctionne pas, mais il doit être complet. Dpt 09. T. 07.85.99.99.17 (mess. soir).

MZ - Recherche MZ 125 TS avec carte grise, état moyen accepté mais moteur en BE, étudie toute offre, budget maxi: 300 euros. Dpt 48. T. 04.66.65.19.59 (HR).

Peugeot - cH; épave accidentée de Peugeot cyclo 103 même si ne fonctionne pas, mais il doit être complet. Dpt 09. T. 05.61.67.02.28 (soir) ou 06.76.54.12.47.

Recherche moto automatique 150cc à 1000cc, moto, scooter... faire offre. Dpt 31. T. 06.09.70.83.06.



Ventes pièces

ALFA ROMEO

Alfa Romeo - Vds 2 sièges AV d'Alfetta 1981, banquette AR, 4 panneaux de porte tissu marron + skaï marron, en BE: 250 euros. Dpt 42. T. 04.77.62.91.10 (HR).

Alfa Romeo - Vds intérieur Alfa 75, Alfasud Sprint, Alfa 155, Alfa 146 + 2 sièges AV Alfasud Sprint, skaï noir + carbus Dell'Orto DHLA 40 + étriers Brembo avant 1975. Dpt 88. T. 06.12.10.66.41.

Alfa Romeo - Vds Alfa Romeo 146 1600 essence de 1996, 5 portes, rouge, 190.000km, pour pièces: 150 euros. Dpt 34. T. 06.32.25.53.84.

ALPINE

Alpine - Vds pour Alpine V6 GTA: un module compteur, compte-tours et ordinateur de bord. Dpt 09. T. 05.61.67.64.56.

Alpine - Vds un boîtier électronique pour Alpine A310 1600 injection. Dpt 37. T. 02.47.52.70.01.

ARMSTRONG SIDDELEY

Armstrong Siddeley - Vds portières AV droite et gauche de Saphire. Dpt 72. T. 06.03.12.79.20.

AUDI

Audi - Vds pour Audi 60 de 1971: une culasse complète et boîte

FAITES DES ÉCONOMIES, ABONNEZ-VOUS !

Available on the App Store
Google play
Windows 8
Propulsé par ePresse
Vos journaux sur tous les écrans

1 VERSION PAPIER = + 23 % D'ÉCONOMIE !

En achetant Gazoline chez votre marchand de journaux, cela vous coûte 4,20€ par numéro, soit 46,20€ par an. En vous abonnant, vous réalisez une économie de + 23 %, vous bénéficiez d'un tarif préférentiel sur les annonces avec photo (7€ au lieu de 10€) et vous recevez votre magazine papier dans votre boîte à lettres le week-end précédant sa mise en kiosque.

FRANCE	DOM-TOM & ÉTRANGER
1 AN (11 NUMÉROS) = 36€*	1 AN (11 NUMÉROS) = 48€
2 ANS (22 NUMÉROS) = 66€**	2 ANS (22 NUMÉROS) = 90€

*au lieu de 46,20€ **au lieu de 92,40€

2 VERSION PAPIER + NUMÉRIQUE POUR 8€ DE PLUS PAR AN !

Gazoline est également disponible en version numérique, 100 % conforme à la version papier. Sur PC, Mac, tablettes, smartphones, vous pouvez lire votre magazine où que vous vous trouviez dans le monde, zoomer sur les photos, cliquer sur certains liens... Sur tablettes, smartphones et PC équipés de Windows 8 vous pouvez même le télécharger pour le consulter hors connexion.

L'ABONNEMENT MALIN, C'EST LA VERSION PAPIER + LA VERSION NUMÉRIQUE POUR 8€ DE PLUS PAR AN !



3 OFFRE D'ESSAI VERSION NUMÉRIQUE

Testez la version numérique seule sur tablette, smartphone et ordinateur pendant un an pour 25€ seulement au lieu de 29€*.

* 29€ = prix d'un abonnement d'un an à la version numérique seule (offre valable pour tout nouvel abonnement à la version numérique seule).

Choisissez votre FORMULE

1 VERSION PAPIER

FRANCE
- ☐ 1 an (11 numéros) = 36€
- ☐ 2 ans (22 numéros) = 66€

DOM-TOM & ÉTRANGER
- ☐ 1 an (11 numéros) = 48€
- ☐ 2 ans (22 numéros) = 90€

2 PAPIER + NUMÉRIQUE

FRANCE
- ☐ 1 an (11 numéros) = 44€
- ☐ 2 ans (22 numéros) = 82€

DOM-TOM & ÉTRANGER
- ☐ 1 an (11 numéros) = 56€
- ☐ 2 ans (22 numéros) = 106€

3 VERSION NUMÉRIQUE
- ☐ 1 an (11 numéros) = 25€ au lieu de 29€

BULLETIN D'ABONNEMENT À GAZOLINE

Adresse postale à laquelle vous souhaitez recevoir votre magazine PAPIER

Nom/Prénom

Adresse

Code postal Ville

Je choisis le mode de règlement suivant ☐ Chèque bancaire ci-joint à l'ordre de PIXEL PRESS STUDIO

☐ Mandat postal ☐ Carte bancaire

☐ Eurocard ☐ Mastercard ☐ Visa

Numéro de carte bleue

Signature

Date d'expiration

OBLIGATOIRE Numéro de contrôle

Ce numéro est le dernier bloc de trois chiffres que vous trouverez sur le panneau signature au dos de votre carte.

A remplir et à renvoyer à GAZOLINE Abonnements BP1 - 78870 BAILLY

Adresse email pour ouvrir votre compte NUMÉRIQUE

Pour vous envoyer la version numérique de votre magazine, nous avons besoin de connaître votre adresse email. Merci de l'écrire ci-dessous le plus lisiblement possible. Nous nous assurerons de sa validité en vous envoyant un email de confirmation.

@

En application de l'article 27 de la loi du 6 janvier 1978, les informations ci-dessus sont indispensables au traitement de votre commande et sont exclusivement communiquées aux destinataires la traitant. Elles peuvent donner lieu à l'exercice du droit d'accès et de rectification auprès de Pixel Press Studio. Si vous ne souhaitez pas que vos nom et adresse soient cédés ultérieurement, cochez la case ci-contre. ☐

de vitesses, 200 euros. Dpt 80. T. 03.22.80.89.06.

Audi - Vds 5 jantes alu 4 trous Audi 1982, diamètre 14, chaussée en 185/70R14 88T, 2 Pirelli P3000 extra, 2 Armstrong BE, 1 Barum BE, 4 caches moyeux Audi 200 euros. Dpt 94. T. 06.71.82.06.68.

AUSTIN

Austin - Vds pièces Austin Cambridge A55 de 1956: boîte, pont, lames de ressorts, train AV et capot, TBE. Dpt 06. T. 04.93.66.24.39.

Austin - Vds Austin Metro 1.000cc de 1989, 98.000km d'origine, pour pièces, essai possible: 800 euros, freins neufs, étriers, 4 pistons. Dpt 64. T. 06.28.82.32.98.

AUTOBIANCHI

Autobianchi - Vds Bianchina Lutèce pour pièces, assez BE, complète sauf moustaches, 45.100km, n° série 085766, jantes 1re version fin 1960 + pièces: 800 euros. Dpt 94. T. 06.71.82.06.68.

BMW

BMW - Vds horloge et compteurs de BMW 700. Belgique T. 0032.489.541.649.

BMW - Vds 5 jantes alu BMW 30 CS en bon état, équipées de ses pneus. Prix : 600 euros les 5. Photo sur demande. Dpt 59. T. 06.21.72.48.38.

BMW - Vds 4 enjoliveurs de moyeu central de roue de BMW 30 CS et 30 CSI. Dpt 37. T. 02.47.52.70.01.

BMW - Vds pour BMW V12 750i et 850i: outillage Sam AST 4564 pour réglage distribution avec notice, neuf, ancien stock: 48 euros. Dpt 26. T. 04.75.72.48.82.

BMW - Vds jantes BMW alu avec pneus neige neufs pour E30. Dpt 16. T. 06.86.38.56.97.

CITROËN

Citroën - Vds châssis et pièces 5 HP. Dpt 06. T. 04.93.66.24.29.

Citroën - Vds Citroën Trèfle C3 1924, caisse d'origine, tôlée, auvent démonté, bois à revoir + montant cadre pare-brise, tableau de bord, capot, démarreur, réservoir, CG normale: 1.500 euros à débattre. Dpt 81. T. 06.62.18.59.05.

Citroën - Vds radiateur de Citroën Rosalie 1926, tout cuivre et laiton, TBE, très propre et sans fuite: 100 euros + supports de pare-chocs 50 euros. Envoi possible. Dpt 13. T. 06.61.73.65.55.

Citroën - Vds pièces Citroën B14 G de 1928: monogramme radiateur, boîte de vitesses, 2 attaches capot Oda gros modèle, plafonnier Voltex, avance auto centrifuge. Dpt 86. T. 05.49.45.13.20.

Citroën - Vds pièces Citroën B14G 1928: carbu Bronze Solex 26MHG, boîtier direct, radiateur, servo frein, bloc cyl réalésé avec pistons, segments, soupapes, culasse rabotée, bas moteur, pont. Dpt 86. T. 05.49.45.13.20.

Citroën - Vds jantes Citroën C4, 4 trous: 20 euros. Dpt 33. T. 05.56.74.66.80.

Citroën - Vds pièces Rosalie 10 AL 1933, caisse très abîmée, faux cabriolet spider + 4 portes + auvent + marche-pieds alu. Faire offre. Dpt 33. T. 05.56.74.66.80.

Citroën - Vds pour Citroën Traction 15/Six: paire pare-chocs alu manque 1 banane, BE: 150 euros. 1 jante à fentes, sablée + apprêt 80 euros. Pour Traction 11: 1 jante, 30 euros. Dpt 33. T. 05.56.74.66.80.

Citroën - Vds pour Citroën 2CV type A: 1 porte AVD, 180 euros. 1 porte ARD 150 euros. 1 cardan mince 60 euros. Dpt 33. T. 06.61.76.98.37.

Citroën - Vds moteur Citroën Traction 11D refait dans les règles: 3.500 euros, livraison possible. Dpt 75. T. 06.25.41.30.72.

Citroën - Vds cache-culasse Traction 11D: 20 euros. Carbu Solex 32 PBIC Traction 80 euros. Capot 11BL: 120 euros. Dpt 33. T. 05.56.74.66.80.

Citroën - Vds 2 phares à chromer Citroën Traction 1953: 60 euros. Moteur Perfo à refaire: 250 euros. Longue-portée: 20 euros. Régulateur 6V: 10 euros. 8 guides butées: 1 euros pièce. Jante normale: 20 euros. Dpt 76. T. 02.35.29.14.44.

Citroën - Vds pour Citroën Traction, 4 boutons en aluminium marqués D pour tirette de démarreur, neufs, pièces provenant ancien stock: 9 euros. Dpt 26. T. 04.75.72.48.82.

Citroën - Vds pour Citroën Traction 11BL 1954, commodo, capot AV, essieu AR, poignée, porte AVG, tableau avec compteur, jauge, support pare-chocs AV, béquille, malle bombée, radiateur, câble embrayage, lève-glace AVD. Dpt 53. T. 02.43.68.34.81.

Citroën - Vds écusson Traction 15/Six, non chromé. Dpt 74. T. 07.61.06.38.65.

Citroën - Vds caisse nue de Citroën 2CV 1955, modèle bâche longue,plancher AV à refaire, le reste est en bon état: 550 euros. Dpt 30. T. 04.66.68.15.82.

Citroën - Vds pièces Citroën DS 19 1958: 1 culasse + 1 bloc moteur: 300 euros. 1 carbu Weber 24/30 DCZ: 120 euros. Pipe admission: 80 euros. 1 démarreur: 60 euros. Induit dynamo neuf: 80 euros. 1 allumeur: 80 euros. Dpt 33. T. 05.56.74.66.80.



Citroën - Vds pour Citroën 2CV: pièces de carrosserie et de mécanique, 3 jantes diam 400, capote neuve, boîte AZ, embrayage centrifuge. Dpt 01. T. 04.74.42.30.21.

Citroën - Vds 2 jantes écrou central de Citroën DS 1960: 30 euros. Dpt 53. T. 06.32.12.91.36.

Citroën - Vds pour Citroën 2CV: pièces tôlerie, réservoir, moteur/boîte pour pièces, épave. Dpt 06. T. 04.93.66.24.29.

Citroën - Vds pour Citroën DS, 1 paire antibrouillard Obus Marchal neufs: 500 euros. Clé cannelée pour étrier frein AV: 50 euros. accoudoir central: 80 euros. Aile AVD neuve (jusqu'en 1962). Dpt 33. T. 06.63.99.81.46.

Citroën - Vds 4 enjoliveurs de roue en BE pour Citroën DS Pallas: 70 euros, frais de port inclus. Dpt 31. T. 05.61.83.00.95.

Citroën - Vds toutes pièces pour Citroën Ami 6, Ami 8, berline et break, Acadiane, GS, CX. Echange possible contre divers. Dpt 86. T. 06.80.40.75.84.

Citroën - Vds pour Citroën DS 21: 1 culasse complète, 1 embrayage complet, 1 pipe échappement, 1 démarreur, 2 disques de frein AV, 4 lanternes d'intérieur, 1 réservoir de radiateur... Dpt 28. T. 02.37.99.93.00.

Citroën - Vds moteur en état de Citroën ID 19: 300 euros. 1 boîte en état: 200 euros. 1 carbu: 80 euros. Pipes échappement + admission: 80 euros, 1 carbu 28/36 DDEZ + pipe admission: 120 euros. Dpt 33. T. 05.56.74.66.80.

Citroën - Vds jantes Citroën DS 19: 25 euros. Dpt 33. T. 05.56.74.66.80.

Citroën - Vds Citroën DS 21 complète + pièces, vendue en pièces ou complète, faire offre. Email: rnaced@yahoo.fr. Dpt 87. T. 05.55.31.33.21.

Citroën - Vds pare-chocs AV Citroën 2CV6, silencieux sous boîte vitesses, neuf, tube AV échappement, feux AR, ventilateur, crémaillère de direction neufs, bobine, divers. Dpt 63. T. 04.73.69.14.54.

Citroën - Vds pour Citroën 2CV: bobine allumage 6V, idem en 12V, 32 anneaux caoutchouc pour siège, RTA 2CV tous types jusqu'à février 1970. Dpt 86. T. 05.49.45.13.20.

Citroën - Vds pour Citroën 2CV: démarreur à levier 6V, alternateur Ducellier 12V, jantes en 400, boîte vitesses A336-96, carbu Solex 19, un autre en 22, pipe admission, vis platinées. Dpt 86. T. 05.49.45.13.20.

Citroën - Vds châssis Ami 6 en be et ach. châssis 2CV de 1975-1985 (éch.). Dpt 28. T. 02.37.81.28.28.

Citroën - Vds pour Citroën Ami 8: 1 embiellage moteur TBE, 1 jeu chemise/piston TBE et 1 jeu chemise/piston pour Ami 6 TBE. 100 euros le lot à débattre. Dpt 71. T. 03.85.84.09.27 (HR).

Citroën - Vds paire de phares pour Citroën DS Pallas, DS Cabriolet, neufs, jamais montés, réf Equilux Marchal NL agrée AP TP 523 avec cerclages. Dpt 95. T. 01.30.37.17.90.

Citroën - Vds pour Méhari, 2CV ou Dyane: 2 pneus 125x15 usure 25%, 10 euros l'unité, 15 euros les 2. Dpt 01. T. 06.81.67.26.44.

Citroën - Vds pour DS 1972: boîte manuelle complète, disques neufs, 2 roues complètes (5 trous + enjoliveur central), delco, démarreur, pompe à essence. Le tout 200 euros. Dpt 41. T. 06.13.22.51.04.

Citroën - Vds pour Citroën GS jusqu'à 11/1972: étrier AR neuf 90 euros + collecteur d'air neuf (réf 5421133) pour GS 6CV 60 euros. Dpt 50. T. 02.33.41.14.25 (20h).

Citroën - Vds pour Citroën 2CV de 1975: boîte de vitesses, 3 modèles différents avec freins à tambour, 50 euros pièce. Dpt 29. T. 06.09.62.64.06 (12h00-13h15).

Citroën - Vds pompe à eau Citroën CX 2000, 2200, 2400, 1974-1979. Dpt 02. T. 06.19.94.94.28.

Citroën - Vds pour CX: portes 50 euros, hayon AR 50 euros, intérieur VIP 150 euros, boîte vitesses 150 euros, jantes turbo 50 euros, turbo 100 euros, bras AR 100 euros, double phare 70 euros. Région de Lille. Dpt 59. T. 06.62.86.86.07.

Citroën - Vds pour CX 2000 de 1976: moteur ess CX 2000, boîte 4 vitesses, siège rouge TBE, réservoir, échappement, pare-chocs AR et diverses pièces. Dpt 80. T. 03.22.80.89.06.

Citroën - Vds pièces neuves Citroën GS, GSA: embrayage, soufflets transmission, bras de suspension, bloc compteur, clé à transmission, appareil pour dépose. Dpt 28. T. 02.37.81.28.28.

Citroën - Vds pour Citroën GS: 3 jantes alu + enjoliveurs à nettoyer 100 euros. Feux AR + clignotants neufs 70 et 35 euros. Joint lunette AR break neuf, 30 euros. Dpt 33. T. 06.61.76.98.37.

Citroën - Vds 4 jantes alu 5.5x13 pour Citroën AX. Belgique T. 0032.489.541.649.

Citroën - Vds pour Citroën Visa 3CV, moteur boîte 98.000km complet, berceau, direction, train AV, freins, feux AR, 3 portes, aile AV, cardans. Le tout en BE: 400 euros. Dpt 42. T. 04.77.62.91.10 (HR).

Citroën - Vds pour Acadiane: boîte de vitesses, support batterie, faisceau + nombreuses pièces 2CV. Dpt 01. T. 04.74.42.30.21.

Citroën - Vds rotules Citroën LNA. Dpt 02. T. 06.19.94.94.28.

Citroën - Vds lot de pièces moteur GSA: boîte de vitesses, GSA 5 vitesses, cardans plus divers, 200 euros à débattre. Dpt 71. T. 03.85.84.09.27 (HR).

Citroën - Vds intérieur cuir Citroën XM 400 euros, hayon AR break noir berline 100 euros, capot 100 euros, phare 70 euros, boîte vitesses 150 euros, toit ouvrant 150 euros. Dpt 59. T. 06.62.86.86.07.

Citroën - Vds pour Citroën LN, 1 pare-brise avec son joint, 2 portières et 1 crémaillère de direction: 80 euros. Dpt 53. T. 06.32.12.91.36.

Citroën - Vds Xantia 1.9T diesel pour pièces, pompe injection HS, nombreuses pièces changées, pneus neufs, disques et plaquettes, échappement, sphères AR et batterie neuve: 600 euros à débattre. Dpt 54. T. 06.99.71.22.34.

Citroën - Vds pare-brise pour Citroën Traction 11BL ou 15, Ami



6, CX, teinté et feuilleté. Dpt 60. T. 06.75.92.11.43.

Citroën - Vds toutes pièces pour Citroën Ami 6, Ami 8, berline et break, Acadiane, GS, CX, échange possible contre divers. Visible dépt 86. Dpt 75. T. 06.80.40.75.84.

DATSUN

Datsun - Vds toutes pièces pour Datsun Nissan Cedric 280C type H430, diesel, échange possible contre divers. Visible dépt 86. Dpt 75. T. 06.80.40.75.84.

DONNET ZEDEL

Donnet Zedel - Vds Donnet Zedel G 7CV de 1925 transformée, mécanique tournante, sans carte grise, pour pièces. Dpt 12. T. 06.09.12.43.46.

FIAT

Fiat - Vds pour Fiat 850 coupé: 1 banquette AR rouge, 1 pompe à eau, 2 disques freins, 2 étriers freins, 1 échappement et divers. Dpt 45. T. 06.14.77.60.31.

Fiat - Vds toutes pièces pour Fiat 500 type F ou L, Fiat Uno 60 diesel de 1987. Echange possible contre divers. Dpt 86. T. 06.80.40.75.84.

Fiat - Vds toutes pièces pour Fiat 500 type F ou L, Fiat Uno 60 diesel de 1987, échange possible contre divers. Visible dépt 86. Dpt 75. T. 06.80.40.75.84.

Fiat - Vds pièces neuves Fiat 500: 4 amortisseurs AV + AR, 2 portes fusée + fusée, 1 barre dir + 4 têtes D et G, 4 roulements roue AV + AR, 2 cyl freins AV, 4 demi bras suspension, lot complet: 300 euros. Dpt 94. T. 06.71.82.06.68.

Fiat - Vds Fiat 126 B Personnal 1977, découvrable, CG, jaune, choc AVG léger, sans mécanique: 900 euros. Dpt 39. T. 06.72.81.70.78.

Fiat - Vds moteur boîte Fiat 126 A1 650cc, refroidissement air complet, caisse Fiat 126 A1 sans rouille perforante: 200 euros. CG possible, livraison OK. Dpt 40. T. 06.89.16.61.87.

Fiat - Vds Fiat 126 de 1985, rouge, intérieur gris, CG + pièces, CT 2011, révisée: 1.900 euros. Dpt 39. T. 06.72.81.70.78.

Fiat - Vds pour Panda: démarreurs et alternateurs. Dpt 78. T. 06.19.54.54.51.

Fiat - Vds Barchetta, 151.000km, rouge, hard-top, distribution, vidange, variateur, freins Brembo sport, bougies... changés, jantes alu: 5.500 euros. Dpt 64. T. 06.28.82.32.98.

FORD-EUROPE

Ford-Europe - Vds boîte de vitesse automatique Ford Granada, moteur V6 de 1975 et plus: 80 euros. Dpt 76. T. 06.31.57.71.57.

Ford-Europe - Vds pour Ford Fiesta de 1980 à 1989: pare-chocs, optiques, radiateur, cardans, intérieur, pièces diverses et pneus 145x12. Dpt 02. T. 03.23.08.83.49.

Ford-Europe - Vds lot pièces neuves pour Ford Fiesta XR2: embrayage complet renforcé + kit freins AV et AR + filtres huile et essence + 20 bougies, faisceau d'allumage et divers. Dpt 92. T. 06.42.43.64.81.

Ford-Europe - Vds démarreur refait dans les règles par électricien auto à la retraite pour Ford Capri 3, Granada, Consul, Sierra, Taunus, Transit, moteurs essence 1.6l à 2.0l, Bosch 0986010710: 60 euros. Dpt 31. T. 06.71.65.62.66.



FORD-FRANCE

Ford-France - Vds pour Ford Comète, Abeille: mascotte de capot en alu, TBE, revue technique Ford. Dpt 74. T. 07.61.06.38.65.

FORD-USA

Ford-USA - Vds pièces Ford A 1930: 1 bloc moteur, 4 jantes 19 pouces, peintes en beige, BEG, rideaux latéraux beiges BE, 1 colonne direction, BE, 1 support moteur AV, 4 pistons alu. Dpt 28. T. 02.37.99.93.00.

HONDA

Honda - Vds volant origine Honda S800 et 2 jantes Gotti bimétal 6x13 sablées, métallisées. Belgique T. 0032.489.541.649.













HOTCHKISS

Hotchkiss - Vds jantes Hotchkiss 1935/1936. Dpt 16. T. 06.86.38.56.97.

JAGUAR

Jaguar - Vds XJ6 4,2l 1975, saine, cuir, clim, pneus comme neufs, BA, glaces teintées, pas de papiers, 1.500 euros fermes. Dpt 59. T. 06.62.86.86.07.

Jaguar - Vds pour Jaguar XJ RS de 1996: boîte vitesses automatique, rare, 300 euros. Dpt 29. T. 06.09.62.64.06 (12h00-13h15).

JEEP

Jeep - Vds pièces Jeep CJ5: pont AR autobloquant 300 euros,. Boîte de vitesses 4 + transfert: 300 euros. Pont AV: 300 euros. Dpt 01. T. 06.62.82.16.10.

Jeep - Vds 1 paire de ressorts hélicoïdaux pour Jeep, porte canon avec ses supports sur châssis et pont (pas de modification à faire) neufs: 150 euros. Dpt 33. T. 06.63.99.81.46.

LANCIA

Lancia - Vds pièces Lancia Beta coupé de 1979: moteur, tableau de bord, malle AR + pièces, petit prix. Dpt 85. T. 02.51.54.43.36.

LAND ROVER

Land Rover - Vds pour Land Rover 130 de 1990: 5 roues complètes 7.50R16X gonflées, pneus usés 80% mais utilisables. 250 euros + port. Dpt 29. T. 06.09.62.64.06 (12h00-13h15).

MATRA

Matra - Vds 1 vitre AR Matra Murena série 1, plus 1 vitre AR série 2 et 2 jantes alu série 2. Dpt 79. T. 05.49.94.00.51.

Matra - Vds pochettes joints, jantes, culasse... pour Matra Murena 1600, Rancho, Bagheera. RTA Murena, Bagheera, Rancho, Matra 530, Djet. Dpt 02. T. 06.19.94.94.28.

MERCEDES

Mercedes - Vds pour Mercedes 190D de 1965: boîte vitesses, bas moteur complet et avec pompe à injection, embrayage, dynamo. Dpt 80. T. 03.22.80.89.06.

Mercedes - Vds moteur de Mercedes 280 essence injection 6 cylindres complet (allumeur, pompe ...) mais une bielle coulée. Dpt 72. T. 06.03.12.79.20.

Mercedes - Vds pour Mercedes 200 ou 300: 3 enjoliveurs diam intérieur 23. 10 euros le lot, photo possible. Dpt 72. T. 06.85.51.88.63.

Mercedes - Vds diverses pièces carrosserie Mercedes W110, W111, W115. Dpt 47. T. 06.76.25.27.49.

Mercedes - Vds Mercedes 190 E de 1982, idéale pour banque de pièces, vendue entière: 700 euros. Dpt 38. T. 06.44.36.23.67.

NISSAN

Nissan - Vds toutes pièces pour Datsun Nissan, Cedric 280 C type H430, diesel. Echange possible contre divers. Dpt 86. T. 06.80.40.75.84.

NSU

NSU - Vds 2 jantes Gotti bimétal de NSU. Belgique T. 0032.489.541.649.

OPEL

Opel - Vds pièces moteur Opel Olympia et boîte de vitesses. Dpt 18. T. 06.19.43.63.06.

Opel - Vds compte-tours origine Opel Cortina GT. Belgique T. 0032.489.541.649.

Opel - Vds pour Opel Commodore 6 cyl de 1974: culasse complète, delco, démarreur, alternateur, pompe à eau, servo frein, pont AR, jantes tôle 5x14, carter moteur, 5 bielles. Dpt 80. T. 03.22.80.89.06.

Opel - Vds pièces Opel Manta A, B 1975/89 1,6l, 1,8l, 1,9l, 2l, SR, GT, GTE, GSi, Frequelin: 2 capots, allumeurs neufs, pompes à eau neuves, kit freins AV/AR, maître cylindre, 4 jeux de bougies + faisceau + filtres + pompes à eau, etc. Dpt 95. T. 06.73.50.90.38.

PANHARD

Panhard - Vds lot de pièces Panhard Dyna + PL, pare-chocs, enjoliveurs, roues, carbu 36, jeux baguettes alu, feu AR Dyna, déflecteur + divers, petits prix. Dpt 06. T. 06.89.61.49.36.

Panhard - Vds pour Panhard PL 107: collecteur admission + carbu 80 euros. Pare-brise 30 euros. Pompe à essence 30 euros. Démarreur 40 euros. Dynamo 40 euros. Lunette AR 50 euros. Dpt 33. T. 06.61.76.98.37.

Panhard - Vds pour Panhard 24 CT, 24 BT (1965): 1 coffre pour roue de secours en résine neuf, 40 euros. Dpt 71. T. 03.85.84.09.27 (HR)

PEUGEOT



Peugeot - Vds calandre neuve de





Peugeot 404, avec écusson: 250 euros. 1 jeu de chemises pistons diam 84 axe 22: 250 euros,. Aile AVD neuve. Prix: 230 euros. Dpt 33. T. 06.63.99.81.46.

Peugeot - Vds boîtier direction de Peugeot 201 de 1931 70 euros, jantes sablées apprêtées 50 euros l'unité, capot AV sablé, apprêté 150 euros, supports d'ailes AV: 20 euros l'unité, aile ARG 50 euros. Dpt 91. T. 06.15.16.27.89.

Peugeot - Vds pour Peugeot 402, paire de phare: 150 euros. Boîte de vitesses mécanique: 200 euros. Dpt 91. T. 06.15.16.27.89.

Peugeot - Vds boîte vitesses de Peugeot 202 de 1948 150 euros, cache roue secours sablé, apprêté, époxy, 180 euros, réservoir essence 50 euros. Dpt 91. T. 06.15.16.27.89.

Peugeot - Vds une paire de pneus pour Peugeot 203 ou 403 neufs, dimensions 165x15 (ou 165x380), profil Michelin X: 80 euros. Dpt 31. T. 06.71.65.62.66.

Peugeot - Vds toutes pièces pour Peugeot 203, 403, 404 berline et break. Echange possible contre divers. Dpt 86. T. 06.80.40.75.84.

Peugeot - Vds pièces pour 203: câble de compteur, pare-brise en bon état, joint de parabole de phare, veilleuses D/G, couvercles de flèches de clignotants, baguettes ailes AV/ARG, baguettes portières et calandre, Robri ailes ARG. Dpt 44. T. 02.40.36.63.54 (HR).

Peugeot - Vds 1 jeu de sabot d'aile pour Peugeot 203, réf 248 G et D, 282 G et D et 1 lion de capot, le tout en TBE. Dpt 15. T. 06.74.57.81.00.

Peugeot - Vds moteur Peugeot 203 refait, bel aspect: 3.000 euros, livraison possible. Dpt 75. T. 06.25.41.30.72.

Peugeot - Vds phares Marchal neufs pour Peugeot 203 ou 403, 2 antibrouillards, clignotants pour 403, 2 antibrouillards avec supports pour calandre 203. Dpt 78. T. 01.34.74.07.45.

Peugeot - Vds pour Peugeot 403 pick-up: train AV et pont AR, transmission, roues, freins et lames de ressort, 400 euros. Dpt 72. T. 06.85.51.88.63 ou 06.31.44.45.37.

Peugeot - Vds culasse de Peugeot 403. Dpt 18. T. 06.19.43.63.06.

Peugeot - Vds une paire d'enjoliveurs de capot de 403 10 euros pièce, une paire d'enjoliveurs de roue 203 ou 403 diamètre 23 20 euros pièce, 30 euros la paire. Une paire d'enjoliveurs de roue 203 ou 403 diamètre 30: 20 euros pièce, 30 euros la paire. Dpt 31. T. 06.71.65.62.66.

Peugeot - Vds pour Peugeot 403 2e modèle: radiateur de chauffage neuf (origine Sofica) avec son robinet neuf, 100 euros port compris. Dpt 50. T. 02.33.41.14.25 (20h).

Peugeot - Vds pour Peugeot 403: nombreuses pièces mécaniques et carrosserie. Dpt 62. T. 03.21.39.79.22 ou 06.74.30.81.42.

Peugeot - Vds pour pick-up de 1960: benne hydraulique, 300 euros. Dpt 13. T. 06.02.29.15.26.

Peugeot - Vds une calandre pour Peugeot 403, 60 euros. 1 capot moteur Peugeot 403, 100 euros. Dpt 18. T. 06.03.40.88.19.

Peugeot - Vds pour 404 tous modèles: radiateur de chauffage neuf (origine Sofica) avec son robinet neuf, 100 euros port compris. Dpt 50. T. 02.33.41.14.25 (20h).

Peugeot - Vds diverses pièces Peugeot 204 coupé-cabriolet 1969 et 1970. Dpt 29. T. 06.09.62.64.06 (12h00-13h15).

Peugeot - Vds pour Peugeot 204: ailes AR, aile AVG, optiques, cardans, pare-chocs, pneus 145x14. Dpt 02. T. 03.23.08.83.49.

Peugeot - Vds moteur-boîte 204/304 diesel 350 euros et moteur-boîte 204 ess 300 euros. Dpt 33. T. 06.63.99.81.46.

Peugeot - Vds 2 pneus Michelin 145x14 ZX Radial pour Peugeot 204, état neuf: 40 euros, 2 barres de toit. Dpt 43. T. 04.71.03.42.81.

Peugeot - Vds galerie marque Supless de Peugeot 204 break: 50 euros. Dpt 53. T. 06.32.12.91.36.

Peugeot - Vds un kit d'embrayage neuf pour Peugeot 304, 305, avec volant, 60 euros. Dpt 18. T. 06.03.40.88.19.

Peugeot - Vds moteur-boîte 304 S déposé depuis 10 ans: 400 euros. Dpt 33. T. 06.63.99.81.46.

Peugeot - Vds pour Peugeot 204-304 un clignotant conducteur AV blanc un peu fendu: 5 euros. Une gâche de porte: 10 euros. Un enjoliveur du montant entre les deux portes: 10 euros. Dpt 31. T. 06.71.65.62.66.

Peugeot - Vds pour Peugeot 304: aile AVG, optiques, pare-chocs, calandre, pneus 145x14. Dpt 02. T. 03.23.08.83.49.





Peugeot - Vds pour Peugeot 404, 504, benne basculante, attache remorque, roue avec pneu comme neuf. Prix à débattre. Dpt 37. T. 06.86.78.85.86.

Peugeot - Vds pièces Peugeot 504 coupé série 1: pare-chocs AR, capot AR, porte AVD, bloc feu AR complet et en bon état + diverses pièces. Dpt 79. T. 05.49.94.00.51.

Peugeot - Vds pour Peugeot 504, coiffes de siège : l'assise miel pour série 2, 70 euros. Les 2 assises moka pour série 1: 100 euros. Dpt 31. T. 06.71.65.62.66.

Peugeot - Vds pour 104 4 clignotants blancs tous côté gauches 10 euros pièce, 1 réceptacle de gâche de porte 5 euros, 1 poignée extérieure 10 euros. Dpt 31. T. 06.71.65.62.66.

Peugeot - Vds pour Peugeot 104, trois coiffes de siège neuves, une assise marron clair, une noisette, un dossier bleu: 50 euros pièce. Dpt 31. T. 06.71.65.62.66.

Peugeot - Vds pour Peugeot 104: 1 sigle de capot chromé complet: 20 euros. 1 poussoir de porte: 5 euros. 1 réceptacle de poussoir avec son joint: 5 euros. 1 enjoliveur de manivelle de porte: 2 euros. 1 crémaillère de réglage de siège: 2 euros. Dpt 31. T. 06.71.65.62.66.

Peugeot - Vds une poignée intérieure Peugeot 404, côté droit: 30 euros. Dpt 31. T. 06.71.65.62.66.

Peugeot - Vds 4 jantes alu Peugeot 504 coupé, peinture époxy teinte d'origine, marque Amil: 500 euros. Dpt 79. T. 05.49.94.00.51.

Peugeot - Vds pour Peugeot 104: pare-chocs AV/AR petit modèle alu, barres de toit alu, pare-chocs AV grand modèle noir mat. Dpt 18. T. 06.07.53.74.10.

Peugeot - Vds toutes pièces pour 104, 204, 304, 504, berline et coupé. Echange possible contre divers. Dpt 86. T. 06.80.40.75.84.

Peugeot - Vds lot de 7 jantes montées pneus terre M4 M5 de Peugeot 205 GTi 1600: 150 euros. Neiman: 30 euros. Moteur essuie-glace AV/AR: 30 euros l'unité. Vase expansion complet: 50 euros. Divers. Moquette rouge, 120 euros. Dpt 91. T. 06.15.16.27.89.

Peugeot - Vds 100kg de pièces Peugeot 205, boucliers AV et AR, carbu, freins, rétros, manuel technique 1980: 100 euros. Email: moukaro@hotmail.fr. Dpt 92. T. 06.15.24.04.34.

Peugeot - Vds un appui-tête 205 SR gris 20 euros, une coiffe d'appuie-tête 205 SR vert clair neuve 20 euros, un bouchon de réservoir de coupé GT/GTI 20 euros, un bouchon de réservoir bleu métal, deux poignées de porte extérieures, une gauche, une droite, 15 euros pièce. Dpt 31. T. 06.71.65.62.66.

Peugeot - Vds pour Peugeot 205, un commodo d'essuie-glace: 20 euros. Un commodo de codes/phares: 20 euros. Un réceptacle de gâche d'ouverture de porte sur montant: 5 euros. Une baguette d'aile avant neuve avec son double face: 10 euros. Un pare-soleil gris clair: 15 euros. Un sigle XR: 10 euros. Dpt 31. T. 06.71.65.62.66.

Peugeot - Vds boîte 305 1er mod 50.000km, peut être monté sur 304: 450 euros. Dpt 33. T. 06.63.99.81.46.

Peugeot - Vds 3 jantes Peugeot 305 . Dpt 43. T. 04.71.03.42.81.

Peugeot - Vds Peugeot 205 essence en bon état pour restauration, tôlerie impeccable, faire proposition. Dpt 49. T. 06.18.45.17.42.

Peugeot - Vds cause cessation



activité, pièces Peugeot 205, petit prix. Dpt 72. T. 02.43.81.57.66.

Peugeot - Vds pour Peugeot 505: un pare-soleil neuf beige clair côté passager: 15 euros. Deux feux ARG infimement fissurés mais étanches qui passeront sans souci le contrôle technique: 20 euros. Dpt 31. T. 06.71.65.62.66.

Peugeot - Vds pièces Peugeot 505 turbo injection, capot AV, coffre AR, 2 phares AV dont 1 neuf, 1 porte ARG, prix à débattre. Dpt 79. T. 05.49.94.00.51.

Peugeot - Vds 5 jantes de Peugeot 405. Dpt 44. T. 02.40.36.63.54 (HR).

Peugeot - Vds 16 boulons de roue de Peugeot 205 GTi 1.600, neufs. Dpt 37. T. 02.47.52.70.01.

Peugeot - Vds 2 jantes alu 12 trous sur la face extérieure pour Peugeot 205 GTi ou CTi: 110 euros. Dpt 49. T. 06.18.45.17.48.

Peugeot - Vds moteur 405 2l en TBE. Dpt 42. T. 04.77.71.90.66.

Peugeot - Vds pour Peugeot 605 une paire d'accoudoirs: 10 euros pièce. Un clignotant avant droit un peu fissuré mais étanche qui passera sans souci le contrôle technique: 10 euros. Un cendrier neuf: 20 euros. Dpt 31. T. 06.71.65.62.66.

Peugeot - Vds pour Peugeot 309 phase I: une paire de feux arrière, le droit a une infime fissure, étanche, une fois monté, cela ne se remarque pas: 30 euros la paire, 20 euros pièce. Un rétroviseur conducteur en bon état: 20 euros. Un clignotant côté conducteur en bon état: 15 euros. Dpt 31. T. 06.71.65.62.66.



Peugeot - Vds pour Peugeot 406: 4 jantes acier, équipées enjoliveurs 406 15 pouces 17cm, neuves dans emballage. Prix: 150 euros (val neuves: 576 euros). Email: dakota3704@hotmail.fr. Dpt 92. T. 06.15.24.04.34.

Peugeot - Vds pare-brise teinté et feuilleté pour Peugeot 204, 304, 403, 104, 205. Dpt 60. T. 06.75.92.11.43.

Peugeot - Vds pour Peugeot 203 et 404: Lion de capot, écusson de calandre, TBE. Dpt 74. T. 07.61.06.38.65.

Peugeot - Vds toutes pièces pour Peugeot 104, 204, 304, 504, berline et coupé, échange possible contre divers. Visible dépt 86. Dpt 75. T. 06.80.40.75.84.

Peugeot - Vds toutes pièces pour Peugeot 203, 403, 404 berline et break, échange possible contre divers. Visible dépt 86. Dpt 75. T. 06.80.40.75.84.

Peugeot - Vds démarreurs pour 305, 304 et alternateurs pour 405. Dpt 78. T. 06.19.54.54.51.

PLYMOUTH

Plymouth - Vds banquette de Plymouth Barracuda en cuir noir, très bon état. Prix : 170 euros. Dpt 72. T. 06.68.91.26.23.

RENAULT

Renault - Vds boîte de vitesses Renault NN 1925, BE: 180 euros. Dpt 42. T. 04.77.62.91.10 (HR).

Renault - Vds pièces Renault Primaquatre ACL2 1937, caisse, capot moteur + coffre, portes AV et AR, pare-chocs, calandre, radiateur, réservoir, tableau de bord, photo sur demande. Dpt 95. T. 06.13.28.69.32.

Renault - Vds démarreur pour Renault Juvaquatre, manuel et RT. Dpt 74. T. 07.61.06.38.65.

Renault - Vds pour Renault 4CV: pipes admission, échappement 60 euros. Carbu 40 euros. Pompe à essence 30 euros. 4 enjoliveurs de roues (modèle Affaires) neufs 60 euros. Flasques de roues étoile + tambours 20 euros. Dpt 33. T. 06.61.76.98.37.

Renault - Vds pour Renault 4CV R1062: pièces moteur, châssis. Dpt 63. T. 04.73.51.57.06.

Renault - Vds garnitures de freins pour Renault Frégate, la boîte: 70 euros port compris. Dpt 37. T. 06.86.78.85.86.

Renault - Vds pour Renault 4CV: 5 portes AR + 1 boîte de vitesses type 289-02 + 1 tôle sous caisse + 1 capot moteur + 2 tôles moteur. Le lot: 300 euros. Dpt 38. T. 06.74.52.88.24.

Renault - Vds pour Renault Frégate: 1 jeu de chemises-pistons neufs 300 euros, 1 moteur déposé depuis 20 ans 300 euros, tôlerie occasion et diverses pièces de démontage. Dpt 33. T. 06.63.99.81.46.

Renault - Vds radiateur de Renault 4CV, BE 75 euros, tambour frein AR + garnitur 70 euros, pipe échappement: 30 euros, ventilateur 30 euros, 8 bougies neuves 30 euros. Dpt 16. T. 05.45.61.09.61.

Renault - Vds pare-chocs AV et AR pour Renault 4 GTL, feux AR R4, amortisseurs AV/AR, TBE, échange possible. Dpt 42. T. 04.77.24.51.11.

Renault - Vds pour Renault 8: capot AR, moyeu volant 40 cannelures, balais dynamo, démarreur et autres pièces. Dpt 49. T. 06.79.38.90.46.

Renault - Vds pour Renault 8: carter d'huile, distribution, cache-culbuteurs et autres pièces. Dpt 49. T. 06.79.38.90.46.

Renault - Vds pour Renault 8: culasse, bloc moteur, arbre à cames, pipe admission, échappement, compteur rectangle et autres pièces. Dpt 49. T. 06.79.38.90.46.



Renault - Vds pour Renault 8: mécanisme d'embrayage neuf diamètre 160 pour butée guidée, phare H4 neuf diamètre 145 et autres pièces. Dpt 49. T. 06.79.38.90.46.

Renault - Vds pour r8: radiateur chauffage et arrière à refaire ou refait, ressort AR, mécanisme et disque diam. 170. Dpt 49. T. 06.79.38.90.46.

Renault - Vds pour Renault 8: vitres, flasques de roues, tôle moteur 956cc, poignée lève vitre et autres pièces. Dpt 49. T. 06.79.38.90.46.

Renault - Vds pipe d'admission Renault 8 Gordini 1100, TBE: 180 euros et boulons de culasse R8 G 1300, neufs, refabrication: 80 euros + port. Dpt 60. T. 06.14.95.01.05.

Renault - Vds pour Renault 10, pare-brise Sécurit 30 euros, feu plaque immat 10 euros, pneu, roue complète 50 euros, dynamo 60 euros, culasse complète avec pompe à eau + pipe admission + échappement + hélice: 100 euros. Dpt 76. T. 02.35.29.14.44 (HR).

Renault - Vds pour Renault 8 R1132 une planche de tableau de bord imitation bois: 35 euros. Une casquette de tableau de bord 30 euros. Dpt 10. T. 06.16.78.15.99.

Renault - Vds pour Renault 8 R1132: 2 sièges en skaï noir, un en TBE, l'autre à restaurer, 80 euros la paire. Dpt 10. T. 06.16.78.15.99.

Renault - Vds dynamo pour Renault 8, TBE. Dpt 74. T. 07.61.06.38.65.

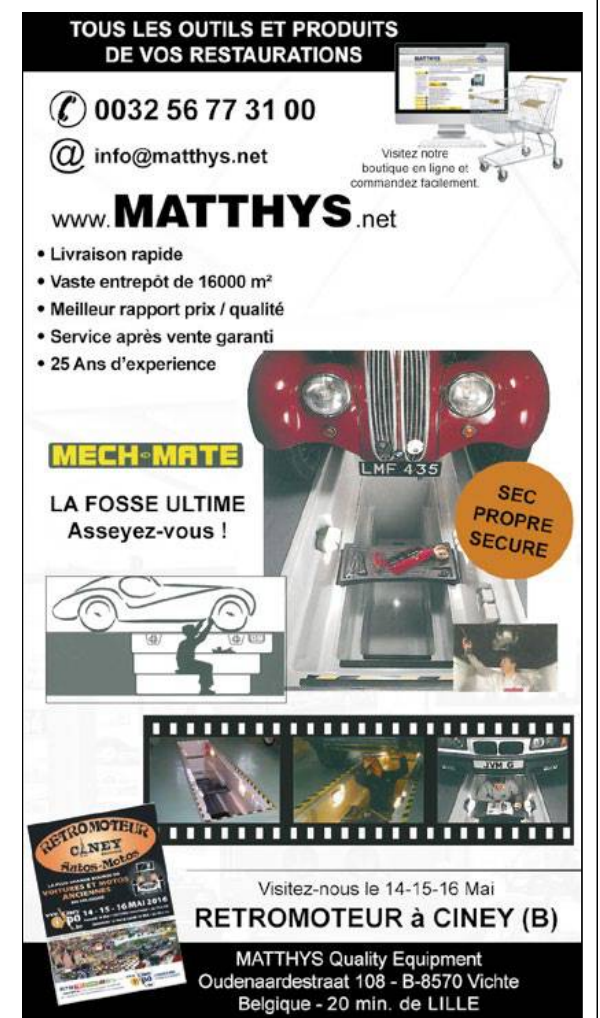
Renault - Vds pour R4: sigle Renault 10 euros, sigle 4 10 euros, métalliques. 15 euros l'ensemble. Serrure complète 10 euros. Dpt 31. T. 06.71.65.62.66.

Renault - Vds diverses pièces pour Renault 4 1968/80 : portières, hayon, pièces moteur, ciel de toit, panneaux portes, feux AV/AR, pare-brise, lunette AR, custode et baguettes latérales. Dpt 52. T. 06.17.85.13.73.

Renault - Vds moteur 1400 avec oreille pour montage R8 et pipe admission pour Weber 40 ou 45. Dpt 01. T. 06.76.42.46.94.

Renault - Vds pour Renault 8, R10...: 4 amortisseurs neufs Alliquant sport, réglables 220 euros, 1 arbre à cames R8 Gordini Ord ou Burg 12 18 230 euros, 1 culasse R8G à voir. Dpt 63. T. 04.73.95.59.28 ou 06.88.14.87.03.

Renault - Vds Renault 6 de 1969, complète pour pièces type 1180,





sans CG: 250 euros. Dpt 42. T. 04.77.62.91.10 (HR).

Renault - Vds compresseur climatiseur + flector pour Renault 16 export ou autre + collection de volants sport et enjoliveurs de roue. Dpt 76. T. 06.81.54.45.88.

Renault - Vds vitrage Renault 8, boîte de vitesses, faces AV/AR, capots, portières et diverses pièces. Dpt 87. T. 06.76.46.04.70 (ap 19h).

Renault - Vds phares Cibié cuvelage cerclages pour R8 Gordini, diamètre 14.5cm concave: 200 euros. Envoi possible. Dpt 95. T. 01.30.37.17.90.

Renault - Vds tableau de bord Renault 8 S 700 euros, autoradio spécifique R8 de marque Renault 120 euros, traverse AR 120 euros. Dpt 33. T. 06.63.99.81.46.

Renault - Vds bagues étanchéité antifuites sortie différentiel pour BV Renault 5 Turbo et Alpine type Un, 369, 364 et 365. Dpt 09. T. 05.61.67.64.56.

Renault - Vds collecteur échappement occasion d'origine de Renault 5 Turbo. Dpt 09. T. 05.61.67.64.56.

Renault - Vds pour Renault 5 Turbo 2: intérieur complet neuf fait sur mesure composé de 16 parties, moquette marron foncé, bordure cuir beige. Dpt 09. T. 05.61.67.64.56.

Renault - Vds pour Renault 5 Turbo: lunette hayon AR + jeu de vitres de custodes. Dpt 09. T. 05.61.67.64.56.

Renault - Vds pièces Renault Rodéo 1A + 2B, moteurs R4 + éléments carrosserie Rodéo. Dpt 33. T. 06.07.36.33.47.

Renault - Vds pour R4 1973: boîte de vitesses, crémaillère de direction, radiateur, dynamo, porte AR R4 fourgonnette, bon état. Dpt 44. T. 02.40.36.63.54 (HR).

Renault - Vds pièces Renault 12 TL, TS 1960/80: volant sport + moyeu, feux série 1 neufs, maître cylindre neuf, freins AR neufs, 4 jeux bougies, filtres à huile et essence, kit freins AR + divers. Dpt 95. T. 06.73.50.90.38.

Renault - Vds pièces mécaniques et carrosserie pour Renault 6 de 1974 et 1980 + 2 moteurs R1181 et 1 moteur avec dynamo. Dpt 85. T. 06.65.48.43.61.

Renault - Vds pour Renault 16: boîte, culasse, démarreur, delco, calandre, calandre alu. Dpt 02. T. 03.23.08.83.49.

Renault - Vds pièces Renault 12 TL phase 1: compteur haut moteur, pare-brise, lunette AR. Dpt 52. T. 06.17.85.13.73.

Renault - Vds pare-brise pour Renault 17 de 1978 + joint chrome feux AR complets, cache culbut alu Gordini, étriers freins ARG, ARD neufs, Bendix plaquette freins AR, cabochon feu AR neuf. Belgique T. 0032.489.541.649.



Renault - Vds pour Renault 5: portes, ailes AV, pare-chocs, optiques, radiateur, pièces diverses et pneus 135x13. Dpt 02. T. 03.23.08.83.49.

Renault - Vds pour R5: disques freins, alternateur, démarreur, cardans tableau de bord, vitres, moteur essuie glace, phare, clignotant, plaquettes. Dpt 78. T. 06.19.54.54.51.

Renault - Vds pour Renault 8 ou Alpine A110: moteur R5 Alpine modifié sur bloc R18 révisé, pipe pour 2 carbus, allumeur, pompe à eau complets. Dpt 47. T. 05.53.67.93.14.

Renault - Vds pour Renault 14: 4 jantes alu 4.5x13 Dunlop neuves, 4 jantes alu Amil pétales neuves, capot neuf, phares G et D neufs PH1, vitres électriques, console TS. Belgique T. 0032.489.541.649.

Renault - Vds pour Renault 14: pare-chocs, aile AVD, optiques, radiateur, échappement, intérieur neuf. Dpt 02. T. 03.23.08.83.49.

Renault - Vds caisse Renault 4 couleur blanche avec portes, hayon et ailes + passage roues AV et tableau de bord. Livraison possible. Dpt 40. T. 06.89.16.61.87.

Renault - Vds 4 portes Renault 18, TBE. Dpt 57. T. 06.77.57.68.78.

Renault - Vds moteur-boîte Renault 18 1600, 90.000km, BE: 400 euros. Dpt 42. T. 04.77.62.91.10 (HR).

Renault - Vds toutes pièces pour Espace phase 1, R25 TX et GTX phase 1 et 2, éch. poss contre divers. Visible dépt 86. Dpt 75. T. 06.80.40.75.84.

Renault - Vds pièces de Renault 18 break, 2 jantes alu 180/70/13 60 euros, capot AV, portes AVD/ARD, complètes, saine, tôles de phares, traverse AV, sup tôle de bavolet AV neuf + tôles D/G, bac à batterie neuf. Dpt 91. T. 06.15.16.27.89.

Renault - Vds pièces Renault 18 berline: porte de coffre AR 30 euros, portillon ess 10 euros, jauge carbu 10 euros, accoudoir intérieur de porte 10 euros, supports pare-chocs AV neufs 5 euros, bocal lave-glace 10 euros, feu ARG 20 euros. Dpt 91. T. 06.15.16.27.89.

Renault - Vds moteur Renault 25 turbo diesel et boîte AAC, 295.000km, 300 euros. Dpt 80. T. 06.73.93.91.64.

Renault - Vds pour Renault 5 Alpine Turbo: 4 jantes parfait état microbillées, prêtes à peindre. Dpt 09. T. 05.61.67.64.56.

Renault - Vds moteur Renault 5 Alpine avec oreille et culasse modifiée pour Renault 8, Berlinette. Dpt 01. T. 06.76.42.46.94.

Renault - Vds pour R5 Alpine: pipe admission courte + Gp 2 pour montage Weber 40 ou 45. Dpt 01. T. 06.76.42.46.94.

Renault - Vds pour Super 5 de 1985: BV auto. Dpt 29. T. 06.09.62.64.06 (12h00-13h15).

Renault - Vds pare-chocs AV et AR pour Renault Super 5, feux AR, silencieux AR, BE, ailes AV en BE, échange possible. Dpt 42. T. 04.77.24.51.11.

Renault - Vds pour Super 5 Baccara: radiateur avec ventilateur neuf, clignotant AV, démarreur, alternateur, attache bas de caisse, 2 cardans, Neiman, serrure. Dpt 78. T. 06.19.54.54.51.

Renault - Vds toutes pièces R 21 diesel, pas de turbo. Dpt 57. T. 06.77.57.68.78.

Renault - Vds pour Renault 5 Turbo 2: hayon AR état neuf, volant orig, 1 jante AV TRX, becquet AR, phare Cibié rect blanc jaune LP pare-chocs AV. Belgique T. 0032.489.541.649.

Renault - Vds pour Super 5 Five de 1988: 2 sièges en parfait état, 2 portes, 1 train AR complet avec AMM, 1 berceau, 2 amortisseurs complets avec ressorts, le tout: 100 euros. Dpt 70. T. 06.78.05.54.82.

Renault - Vds Renault 4 Clan de 1989 en très bon état, couleur blanche, sans corrosion, 82.160km d'origine, CT OK, envoi photo sur demande: 2.500 euros. Dpt 45. T. 07.86.62.27.37.

Renault - Vds culasse Renault 5 Alpine avec pipe d'admission ou échange contre culasse R8 Gordini 1300: 250 euros. Boulons, culasse R8 Gordini, neufs. Dpt 60. T. 03.44.88.16.07 ou 06.14.95.01.05.

Renault - Vds attelage Renault 19. Dpt 87. T. 06.76.46.04.70 (après 19h).

Renault - Vds pièces Nevada phase 2 1992: caisse sur roues, portes AV, AR, capot, hayon, phares, feux AR, sièges AV/AR divers, boîte de vitesses, crémaillère de direction, rétro. ext. Dpt 91. T. 06.15.16.27.89.

Renault - Vds moteur Clio 1,9l diesel refait à neuf, pompe injection révisée, 2 étriers + 2 disques ventilés neufs, démarreur neuf, alternateur, 2 rétros ext. Dpt 02. T. 06.82.04.52.90.

Renault - Vds rotules Renault 12, 15, 20, R4, pochettes joints R4, 5, 6, 8, 10, 4CV, siège AV Dauphine bleu, filtre R16, doc garage 1950 à 1970 et A110, A310. Dpt 02. T. 06.19.94.94.28.

Renault - Vds carbu Weber 28/36DC 85 pour Renault: 50 euros. Dpt 21. T. 06.18.17.20.17.

Renault - Vds carbu Weber 32 DARA40 pour Renault Espace, Fuego, R18 et autres... 50 euros. Dpt 21. T. 06.18.17.20.17.

Renault - Vds pour Renault: carbu Solex 32 DIS neuf, 100 euros. Dpt 38. T. 06.33.47.00.41.

Renault - Vds crics pour R5, R8, R12, R16... Neiman pour R5, R12. Vds rétros électriques pour R25, Clio, R19, rétros manuels R19, Clio, Super 5. Dpt 78. T. 06.19.54.54.51.

Renault - Vds démarreurs pour R19 D, Super 5 et alternateurs pour R5, R12, R18, Fuego. Dpt 78. T. 06.19.54.54.51.

ROVER

Rover - Vds pour pièces Rover 2600 de 1977, 300 euros. Dpt 29. T. 06.09.62.64.06 (12h00-13h15).

SIMCA

Simca - Vds 4 roues à restaurer pour Simca Aronde Etoile 6. Dpt 12. T. 05.65.47.68.45 ou 06.33.30.67.56.

Simca - Vds 2 supports d'antenne pour ailes AR de Simca Chambord. Dpt 12. T. 05.81.55.95.53.

Simca - Vds moteur P60 entièrement refait à neuf par Rectification Choletaise, monté sur un Pony 812: 500 euros. Dpt 49. T. 06.18.45.17.48.

Simca - Vds pièces Simca 1501 et 1300, carrosserie, moteur boîte, compteur rond 1501 Spéciale, voiture complète pour pièces. Prix sympa. Dpt 11. T. 06.84.20.18.51.

Simca - Vds une porte AV gauche pour Simca 1000, 50 euros. 1 jeu de bagues dans poulie moteur 1000, 1er modèle 25 euros. Dpt 18. T. 06.03.40.88.19.

Simca - Vds pare-chocs AV/AR de Simca 1000 Rallye 1, Rallye 2, neufs 250 euros pièce, aile ARD, ARG, capot, 250 euros. Pièce tôle habillage AV: 230 euros (neuves). Tôlerie occasion: 150 euros pièce + pièces de démontage. Dpt 33. T. 06.63.99.81.46.

Simca - Vds une aile AV droite pour Simca 1301, 60 euros. 1 lot de feux 1300/1301 break, 50 euros les 2. Dpt 18. T. 06.03.40.88.19.

Simca - Vds aile AVD et AVG neuves blaxonnées par pro pour Simca 1100 ou Matra Rancho: 260 euros à déb, à venir chercher ou échange contre hayon Matra Bagheera phase 1. Dpt 58. T. 06.73.02.33.24.

Simca - Vds pour 1100 berline, portes AVD, ARD et ARG, elles sont nues (1er modèle) et une aile AVD. Le lot: 100 euros. Dpt 72. T. 06.85.51.88.63.

Simca - Vds 2 sièges Rallye 2 d'origine, assise siège chauffeur légèrement abîmée: 600 euros. Dpt 79. T. 05.49.94.00.51.

Simca - Vds jupe neuve P60, Aronde, pompe à eau Ariane, P60, 1300, 1301, 1100, pièces 1301, RTA Simca de 1935 à 1986, pubs, cardans 1307. Dpt 02. T. 06.19.94.94.28.

Simca - Vds pochettes de joints pour Simca 1100, Horizon, 1307, 1510, Solara, Simca 1000, pièces de 1307, Horizon, freins, rotules de Samba et des pièces de Tagora. Dpt 02. T. 06.19.94.94.28.

Simca - Vds toutes pièces pour Aronde, P60, Ariane, 1000, de 1960 à 1968, 1307, éch. possible contre divers. Visible dpt 86. Dpt 75. T. 06.80.40.75.84.

SKODA

Skoda - Vds toutes pièces Skoda Felicia essence de 1995, mécanique et carrosserie démontées, stockées garage. Dpt 64. T. 06.28.82.32.98.

TALBOT

Talbot - Vds une porte AR droite Talbot Horizon neuve, 80 euros. Dpt 18. T. 06.03.40.88.19.

Talbot - Vds un pont Tagora 2,2l, 150 euros. Dpt 18. T. 06.03.40.88.19.

Talbot - Vds pour Talbot Samba: 2 coiffes de siège neuves dossier marron moucheté, une coiffe de siège neuve dossier, gris moucheté: 50 euros pièce. Un sabot de pare-chocs avant droit, il semble bien que cela soit le même pour l'arrière gauche, dimensions 25x13: 30 euros. Dpt 31. T. 06.71.65.62.66.

Talbot - Vds pour Talbot Samba: baguettes aile AV 50x100 ou 35x140, 20 euros la paire. Un clignotant AV gauche excellent état: 30 euros. Dpt 31. T. 06.71.65.62.66.

Talbot - Vds pour Samba: phare G, porte avant gauche, rétroviseur gauche réglable depuis l'intérieur, 2 jantes tôle jaune origine, 2 enjoliveurs chromés. Dpt 45. T. 06.14.77.60.31.

Talbot - Vds caisse de Tagora + pièces en TBE. Dpt 42. T. 04.77.71.90.66.

TOYOTA

Toyota - Vds pour BJ 40 ou 42: pièces détachées, liste sur demande. Dpt 37. T. 02.47.52.70.01 (HR).

TRIUMPH

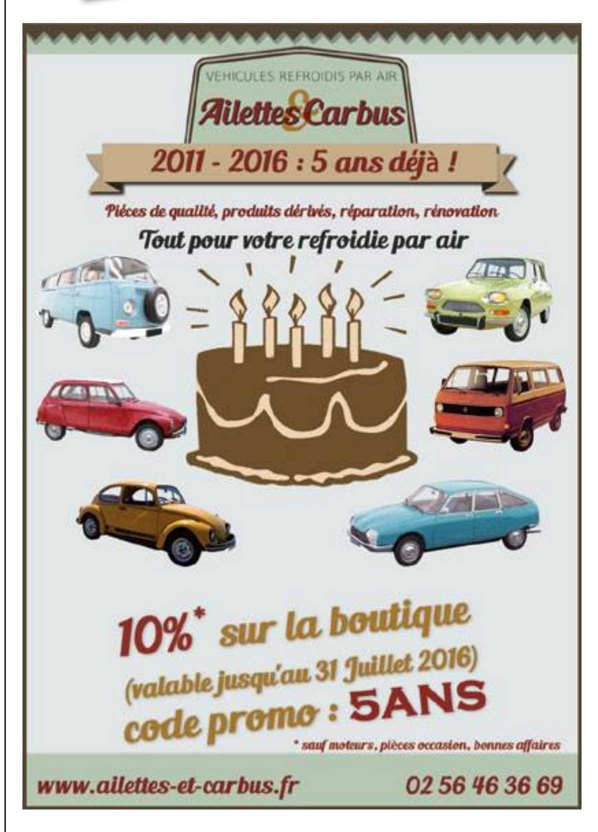
Triumph - Vds pour Triumph Herald et Vitesse 6: nombreuses pièces détachées, capot, malle, portes, tab de bord, compteurs... prix attractifs. Dpt 36. T. 02.54.22.43.73 (après 20h).

Triumph - Vds pour Triumph Spitfire Mk4: pare-brise, train AR, crémaillère et pièces diverses. Dpt 02. T. 03.23.08.83.49.

Triumph - Vds pour Spitfire 1500cc: culasse complète et 4/1 d'origine, neuf. Belgique T. 0032.489.541.649.

VOLKSWAGEN

Volkswagen - Vds bloc moteur 1600 Combi Volkswagen 1970 + cyl pistons sans plomb, neufs + pare-brise bay-window + attelage multi



points ou échange possible. Dpt 09. T. 05.61.67.02.28 (soir) ou 06.76.54.12.47.

Volkswagen - Vds 2 sièges AV de VW Combi T2 origine Westfalia, en BE, pour Combi de 1972 à 1978: 100 euros. Dpt 40. T. 06.29.94.45.56.

Volkswagen - Vds pour Volkswagen Cox 1972, capot AR, porte D, aile AVD, pare-chocs, optiques. Dpt 02. T. 03.23.08.83.49.

Volkswagen - Vds 4 jantes pour VW Golf 1 ATS en 14 pouces, 6 branches, TBE avec pneus usure 50%. Dpt 40. T. 06.29.94.45.56.

Volkswagen - Vds pièces Volkswagen Scirocco de 1977: capot, 2 ailes AV, 2 portes, malle AR, pas de chocs ni de rouille perforante. Dpt 47. T. 05.53.67.93.14.

Volkswagen - Vds moteur complet Volkswagen Golf GTi 1.800cc. Dpt 57. T. 06.77.57.68.78.

Volkswagen - Vds démarreurs pour Volkswagen Golf. Dpt 78. T. 06.19.54.54.51.

Volkswagen - Vds moteur complet DOHC KR 16V + compresseur G60. Dpt 01. T. 06.12.42.06.86.

VOLVO

Volvo - Vds pour 544: 2 tirants pont, lunette AR, déflecteurs AV/AR + joints, tambours, fusées, triangles, boîtier direction, arbre transmission, poignées. Dpt 51. T. 03.26.52.95.49 ou 06.14.16.31.73.

Volvo - Vds pour Volvo 544: aile ARD, capot, malle AR, radiateur chauff, ventilateur chauff, mécanisme essuie glace, enjoliveur pare-brise + lunette AR, réservoir. Dpt 51. T. 03.26.52.95.49 ou 06.14.16.31.73.

Volvo - Vds pour Volvo 122 de 1965: moteur B18 115ch refait à neuf, boîte OD révisée, réservoir neuf, collecteur échappement 2 sorties, arrache tambour, calandres 1962, 1965, 1967, accessoires. Dpt 51. T. 06.14.16.31.73.

Volvo - Vds pour Volvo 1800 ES de 1973: pare-brise, vitres portes, vitres latérales AR, hayon, tous les chromes du vitrage, poignées int/ext, tour de calandre TBE, manivelles lève-vitres. Dpt 51. T. 03.26.52.95.49 ou 06.14.16.31.73.



Volvo - Vds pièces Volvo P1800 ES 1973: accessoires intér, compteurs, montre, TBE, feux AR, 2 sièges AV cuir noir TBE, crémaillères, vitres, échappement inox, pont, servo frein. Dpt 51. T. 03.26.52.95.49 ou 06.14.16.31.73.

Volvo - Vds pour Volvo P1800: rétro intérieur, refroidisseur huile, crémaillères vitres, déflecteurs, volant, tous les compteurs, bas tableau de bord, prise d'air chromée, jantes. Dpt 51. T. 03.26.52.95.49 ou 06.14.16.31.73.

Volvo - Vds pour Volvo P1800: 2 housses sièges AV cuir noir neuves, poignées int, vitrage, portes, toit, radiateur chauffage, baguettes de portes, manivelle lève glace, pont. Dpt 51. T. 06.14.16.31.73 ou 03.26.52.95.49.

Volvo - Vds pour Volvo breaks 740, 850, V70: ailes AV, vitres, hayon AR, capot, moteur lève vitre, essuie-glaces AV et AR, intérieur anthracite, feux AV/AR, jantes alu 15 et 16 pouces, intérieur, volant. Dpt 51. T. 06.14.16.31.73 ou 03.26.52.95.49.

Volvo - Vds toutes pièces pour Volvo 740, 760, 940 berline essence et diesel.



Echange possible contre divers. Dpt 75. T. 06.80.40.75.84.

Volvo - Vds pour Volvo break 240: moteur 2,3l, pont, démarreur, boîte 5 diesel, 4 jantes alu ATS 6x14, 4 jantes alu 242 GT, jantes tôle + enjoliveurs chromés + divers accessoires. Dpt 51. T. 03.26.52.95.49 ou 06.14.16.31.73.

Volvo - Vds Volvo coupé 480 ES de 1990, bleu métal, TOE, BVM5, 239.000km, JA + 480 S de 1991, 219.000km, gris métal, BVM5, lève-vitre + alternateur neufs, CT + de 2 ans, lot des 2 véhicules avec CG, sans CT, à restaurer: 1.300 euros à débattre. Dpt 65. T. 05.62.33.26.48 ou 06.84.58.37.09.

Volvo - Vds pour Volvo 740: feux ARG, radiateur, durites inférieures + sup, démarreur, alternateur. Dpt 02. T. 06.82.04.52.90.

Volvo - Vds 200kg de pièces Volvo, ceintures, optiques, tableau de bord, antennes, petites pièces: 200 euros. Enlèvement total ou détail. Email: moukaro@hotmail.fr. Dpt 92. T. 06.15.24.04.34.

Volvo - Vds break 940 TD Polar de 1995, complète, CG, BE, intérieur propre, roues alu, pneus OK, moteur démonté, vendu en l'état, sans moteur: 850 euros. Dpt 84. T. 06.77.78.29.41.

Volvo - Vds allumeur neuf moteur B30, carbu réf 0231305058, pare-chocs AV 142S 1967, attelage break 140, 2 carbus SU HS6 reconditionnés à neuf, 2 Solex 40 ADDHE, feux AR 140. Dpt 51. T. 03.26.52.95.49 ou 06.14.16.31.73.

Volvo - Vds toutes pièces pour Volvo 740, 760, 940 berlines essence et diesel, échange possible contre divers. Dpt 75. T. 06.80.40.75.84.

DIVERS

Accessoires - Vds galeries alu neuves, phares AB Cibié jaunes, rectangulaires, chromés avec caches pour voitures années 1960/1970, nombreuses docs, pièces et accessoires toutes marques. Dpt 25. T. 03.81.58.89.92.

Accessoires - Vds barres de toit, 2 modèles (vendue à l'unité): 20 euros + port. Dpt 72. T. 06.85.51.88.63 ou 06.31.44.45.37.

Carburateurs - Vds carbus Solex diam de 22, 24, 26, 28, 30, 32, 34, 35, 36, Weber 32 DIR 32 IF horizontal, 2 verticaux 36 DCNF 7A et 36 DCNF 8A, Matra Bagheera Dell'Orto 40G DHLA. Dpt 06. T. 04.93.66.24.39.

Carburateurs - Vds carburateur Solex 32RBIX neuf jamais monté. 180 euros. Dpt 59. T. 06.60.39.19.48.

Electricité - Vds balais de dynamo et démarreur, induits, démarreurs et dynamos Ducellier, fusibles et autres pièces. Dpt 49. T. 06.79.38.90.46.

Electricité - Vds régulateurs de tension Paris Rhône, Lucas, Bosch, Cibié 6, 12, 24 volts, conjoncteur, disjoncteur 6-12 volts. Dpt 69. T. 04.74.67.52.04.

Electricité - Vds magnéto Bosch 4 cyl, magnéto Delco Morel W4 4 cyl, contrôleur de compression Gergovia pour bougies 18 et 24 m/m, TBE. Dpt 74. T. 07.61.06.38.65.

Freinage - Vds nombreuses plaquettes freins, téléphoner pour modèle. Dpt 18. T. 06.03.40.88.19.

Jantes - Vds toutes jantes alu Alfa, Fiat, Lancia de 13 à 17 pouces en 4x98, 5x98, 4 JA 4x108 spider 1991, 4 JA Zender 17p 5x98 + 4 JA 5x98 GTV6 avec pneus. Dpt 88. T. 06.12.10.66.41.

Moteurs - Vds moteur Bernard W110 en bon état. Dpt 42. T. 04.77.71.90.66 ou 06.13.07.18.12.

Moteurs - Vds moteur Citroën 15 ou Peugeot 205D, courroie distribution 25.000km, moteur 210.000km: 200 euros. Dpt 49. T. 06.18.45.17.42.

Moteurs - Vds lot de moteurs pour Renault 4, 4CV, 5CV, Renault 12, Citroën 2CV4, 2CV6, Dyane. Dpt 53. T. 06.82.55.76.43.

Optiques - Vds phares Marchal Fantastic AB LP 6V 12: 130 euros, paire de phares Cibié Super Oscar AB blancs LP spot Bi-Oscar + caches Oscar AB LP spot. Belgique T. 0032.489.541.649.

Pneumatiques - Vds pneus Miche-



Comment passer une annonce dans Gazoline

Envoyez vos photos par mail : s.garin@orange.fr

Formule A Gratuit
1 PA texte SANS PHOTO
Offre réservée exclusivement aux particuliers et limitée à 5 ANNONCES par numéro si vous n'êtes pas abonné ou à 10 ANNONCES pour les abonnés

Formule B
VOUS ÊTES ABONNÉ
1 PA texte + photo couleur 7€

Formule C
VOUS N'ÊTES PAS ABONNÉ
1 PA texte + photo couleur 10€

Remplissez la grille ci-dessous et renvoyez-la à Gazoline / PA - BP 1 - 78870 BAILLY

ATTENTION : NOS ANNONCES NE CONCERNENT QUE LES VEHICULES OU PIECES DE PLUS DE 20 ANS

❍ Vente auto	❍ Achat auto	❍ Vente moto	❍ Achat moto	❍ Vente pièces
❍ Achat pièces	❍ Utilitaires	❍ Caravane	❍ Remorque	❍ Tracteur
❍ Echange	❍ Jouets / miniatures	❍ Doc / Automobilia	❍ Divers	❍ Emploi

NUMERO ABONNE

MARQUE............ MODELE............ ANNEE............

FORMULE A (GRATUIT) | FORMULE B (7 EUROS) | FORMULE C (10 EUROS)

Nom | Prénom

Adresse

CP | Ville | Tél

☐ Je certifie sur l'honneur être un particulier et ne pas faire commerce de vente ou d'achat de pièces, voitures, motos,... (à cocher obligatoirement pour bénéficier de la Formule A)



lin Goodyear, Firestone, Dunlop, 165x145, 135x13 neige et route, 145 et 185R14 neige. Dpt 01. T. 04.74.42.30.21.

Pneumatiques - Vds 4 Dunlop neufs 145x12: 120 euros. Dpt 02. T. 03.23.08.83.49.

Pneumatiques - Vds pneus occasion: un 145-15, un 145x380, un 150-12, deux 5.00-12, un 14-45, deux 19-400, trois 7.5-16, à voir et à prendre sur place, pas d'envoi. Dpt 38. T. 06.74.52.88.24.

Pneumatiques - Vds pneus 195x65x14 neufs: 180 euros. Dpt 49. T. 06.18.45.17.48.

Pneumatiques - Vds 4 pneus Michelin 185HR 14 x US neufs, 1 pneu Michelin XZ X 175 SR 14 neuf: 200 euros le lot à déb. Dpt 71. T. 03.85.84.09.27 (HR).

Pneumatiques - Vds un pneu avec jante 4 trous Opel, occasion Michelin 195/65R15 91V Pilot HX: 15 euros. Dpt 72. T. 06.85.51.88.63 (après 18h).

Pneumatiques - Vds une jante pour pneu 125R15 4 trous, largeur de la jante 41,5cm, diam du moyeu 8,5cm entraxe pour les goujons 9,5cm: 10 euros. Dpt 72. T. 06.85.51.88.63 (après 18h).

Pneumatiques - Vds 2 pneus Michelin neufs 150x40. Dpt 88. T. 03.29.62.36.47.

Vds épaves avec carte grise de Panhard, Peugeot 203 et 403, Renault 16 type 1150 et Citroën 2CV de 1963 ainsi qu'un châssis de Citroën 5 HP, pièces. Dpt 06. T. 04.93.66.24.39.



Vds 5 anciens compteurs de taxi. Prix: 480 euros. Dpt 14. T. 06.45.50.86.55.

Vds contenu ancien garage, outillage, pièces, appareils de mesure, petit prix. Dpt 33. T. 05.56.82.60.15.

Vds attelage de break 304 coupé, 403, 504, 604, R16, 1307, R18, R12: 100 euros pièce, CX, 309, R8, Caravelle: 150 euros. Dpt 33. T. 06.63.99.81.46.

Vds attache-remorque pour Peugeot 504, jantes C4 Michelin 5 trous, jantes Renault à batons fer 13x14x45, 1 jante Ford Y, réservoir avec 14, jantes U23 sablées, 2 faux compas 1930/35, 2 jantes Hispano. Dpt 35. T. 06.11.22.78.53.

Vds enjoliveurs de roue supposées de Simca: 200 euros les 4 en bon état. Photos sur demande email: thibaultfrancis@orange.fr Dpt 36. T. 06.40.60.33.91.

Vds lot de pièces de véhicules des années 1965 à 1980: mécanique, tôlerie, feux AV/AR et phares. Dpt 53. T. 06.82.55.76.43.

Vds pièces de carrosserie neuve pour Renault Super 5, Clio, Express, Peugeot 205, 106, capots, ailes AV, pare-chocs AV et AR. Prix de 50 euros à 100 euros. Dpt 59. T. 06.21.72.48.38.

Vds culasse pour Renault 16 TL, Citroën C4, Buick Skylark, boîte vitesses Rosengart, Peugeot 403, 2CV type AL 331-96. Dpt 69. T. 04.74.67.52.04.

Vds rétroviseurs extérieur + enjoliveurs chromes pour Renault, Peugeot et Simca + cabochons feux AV et AR. Dpt 76. T. 06.81.54.45.88.

Vds 6 feuilles de cuivre de 1x0.50m, épaiss 1,2 - 1,5 et 1x1,25m et inox: 5 feuilles de 1x0,5m, différents morceaux de cuivre et inox/alu. Dpt 92. T. 04.47.49.31.85 ou 06.86.75.21.27.



Vds jerrican US eau + ess, jerrican allemand eau + ess + divers, et 2 malles Weiman pour coffre voiture 150 euros les 2, dim 92x32x18 et 82x30x20. Dpt 88. T. 06.79.69.30.90.

Achats pièces

AUTOBIANCHI

Autobianchi - Ch. pare-brise pour A112. Belgique T. 0032.636.782.48.

CITROËN

Citroën - Recherche bouchon radiateur Citroën Rosalie. Dpt 78. T. 06.89.19.91.50 (mess).

Citroën - Recherche pour Citroën 2CV AZAM 1967, jonc alu de pare-brise avec clés de jonction. Dpt 62. T. 06.12.69.16.89 (pas de sms).

Citroën - Recherche pour Citroën 2CV AZAM 1967: trappe de visite pour jauge à carburant. Dpt 62. T. 06.12.69.16.89 (pas de sms).

Citroën - Recherche pneu AV et 400x15, batterie 6 volts, véhicule Citroën 2CV en bon état et roulante pour restauration, petit prix. Dpt 49. T. 06.18.45.17.42.

Citroën - Recherche bâche Citroën 2CV, couleur grise + kit Enac complet ou incomplet. Dpt 62. T. 06.12.69.16.89 (pas de sms).

Citroën - Recherche châssis Citroën 2CV de 1975-1985. Dpt 28. T. 02.37.81.28.28.

Citroën - Recherche 2 cabochons de feux AR pour Visa 1988, urgent. Dpt 64. T. 06.86.16.11.83.

Citroën - Recherche pièces Citroën Xantia: hayon vert foncé, commande électrique des vitres AR, commandes des rétroviseurs électriques, année 1995. Dpt 49. T. 06.88.61.92.20.

FORD-EUROPE

Ford-Europe - Recherche pour Ford Escort MK1 de 1973: 4 enjoliveurs chromés pour roues 12 pouces. Dpt 70. T. 03.84.91.26.98.

JAGUAR

Jaguar - Recherche hard-top et pare-brise pour Jaguar Type E série 2,sièges cuir rouge et toutes autres pièces. Dpt 93. T. 07.81.83.29.68.

LANCIA

Lancia - Recherche pièces Lancia Beta coupé: calandre type 1978, poignée lève-vitre alu, réservoir, lave-glace, éclaireur plaque AR. Email: mygg2001-intel@yahoo.fr. Dpt 64. T. 06.28.82.32.98.

PEUGEOT

Peugeot - Recherche pour Peugeot 402 B 1939: catadioptres Robri rouges diam 64mm référence 1013. Dpt 10. T. 03.25.46.01.12.

Peugeot - Recherche pour Peugeot 402 B 1939: feu AR ovale en verre avec cerclage métallique dimension 10x5cm. Dpt 10. T. 03.25.46.01.12.

Peugeot - Recherche pour Peugeot 203 de 1951: un volant 4 branches et une boule de levier de vitesses couleur opaline, très bon état. Dpt 44. T. 02.40.36.63.54 (HR).

Peugeot - Ch. accessoires Robergel pour 203 ainsi qu'un autoradio d'origine 203. Dpt 93. T. 07.81.83.29.68.

Peugeot - Recherche (dans les environs du dépt 28) pour Peugeot 404 carbu: moteur, BV en bon état, années 1967/1970, avec filtre départ échappement. Dpt 28. T. 02.37.81.28.28.

Peugeot - Recherche pour Peugeot 404 berline 1967: siège AV chauffeur, en cuir couleur havane. Dpt 62. T. 06.12.69.16.89 (pas de sms).

Peugeot - Recherche pour Peugeot 404 berline: panneaux de porte, le jeu complet, couleur à définir. Dpt 62. T. 06.12.69.16.89 (pas de sms).

Peugeot - Ch. 2 ailes AR pour 204 cabriolet. Dpt 93. T. 07.81.83.29.68.

Peugeot - Recherche pour Peugeot 304 cabriolet 1974: bras long 34cm épaisseur 7mm et balais d'essuie-glace d'origine 35cm noir mat ou gris. Dpt 30. T. 06.12.29.92.40.

Peugeot - Recherche pour 304 cabriolet 1974: vide-poche plastique sous boîte à gants, modèle spécifique pour cabriolet ou coupé, côté droit passager. Dpt 30. T. 06.12.29.92.40.

Peugeot - Ch. pour 604 SLV6, silencieux AR, tubes inter pot de détente, calandre, éch. possible contre catalogues PR, RTA, MR R4 3 vitesses, MR, BVA R16. Dpt 42. T. 04.77.37.78.92.

RENAULT

Renault - Recherche volant de direction de Renault 4CV 1954. Dpt 39. T. 03.84.35.30.65.

Renault - Achète pour R8 Gordini: un alternateur. Dpt 63. T. 04.73.73.08.06.

Renault - Achète démarreur pour R17 ou R16, à voir Paris-Rhône type D..E. ? 9CV. Dpt 63. T. 04.73.73.08.06.

Renault - Recherche bras AR droit + aile AV droite pour Renault 14. Dpt 64. T. 06.86.16.11.83.

Renault - Recherche pour Renault 5 de 1985, banquette AR couleur neige, liserés orange, jantes Lauréate 135x13, échange possible contre catalogues PR, RTA, MR, BVA R16, MR R4 3 vitesses. Dpt 42. T. 04.77.37.78.92.

Renault - Cherche un moteur de Renault 688-09 même sans culasse, BV 330-06. Faire offre. Dpt 91. T. 06.31.82.25.11.

Renault - Recherche moteur Renault 804-00 même incomplet, boîte de vitesses 330-06, faire offre. Dpt 91. T. 06.31.82.25.11.

SIMCA

Simca - Cherche épaves pour pièces Simca Chambord, Versailles, Ariane et Ford Vedette... Dpt 81. T. 05.63.38.92.51 (HR).

Simca - Recherche 2 attaches caravanes pour Simca P60 et Ranch break. Dpt 25. T. 06.08.09.59.48.

Simca - Recherche pour Simca 1301 S: 1re section échappement en YR 34560Z + roulement arbre de roue 67x33, 34x17 25202W bague retenue 25203X neufs. Dpt 31. T. 05.61.90.20.59.

Simca - Ch. carbu pour 1301 SP de 1975. Dpt 58. T. 06.31.20.44.87.

TALBOT

Talbot - Cherche couronne de démarrage pour Talbot Solara SX automatique de 1983. Dpt 68. T. 03.89.26.07.22.

TOYOTA

Toyota - Ch. pour Celica de 1975 à 1990, pièces ou véhicule complet, faire offre. Dpt 38. T. 04.76.55.10.57 (HR).

DIVERS



Carburateurs - Achète paire de carburateurs Solex 40 PI (voir photo). Dpt 93. T. 06.32.70.20.13.

Pneumatiques - Ch. pneus Michelin Agilys 225/70R15C, faire offre. Dpt 31. T. 06.09.70.83.06.

Utilitaires

Berliet - Vds Berliet 380 Knorr nacelle 14m de 1977, moteur tournant, CG, sans CT: 3.500 euros. Dpt 79. T. 05.49.94.00.51.

Citroën - Vds pour HY: roulement roue AV, embrayage complet, câble, frein et embrayage, panneau roue de secours, pivot AV, rotule de direction. Dpt 27. T. 06.80.92.64.41.

Citroën - Vds culasse complète de Citroën HY: 150 euros. Pipe admission + échappement: 80 euros,. Carburateur: 50 euros. Dpt 33. T. 05.56.74.66.80.

Citroën - Vds pour U23 T23R et 23-50 (avec hydrovac): cylindre de roue AV neuf (diam 28,6): 180 euros la paire, port compris. Dpt 50. T. 02.33.41.14.25 (20h).

Citroën - Recherche Citroën HY cabine plateau rallongé, pas de fourgon, avec bâche ou sans bâche, roulant. Dpt 64. T. 06.86.16.11.83.

Citroën - Vds pour Citroën HY: centreur de frein AV, Robri marche et aile, d'origine. Dpt 27. T. 06.80.92.64.41.

Citroën - Vds dynamo refaite dans les règles par électricien auto à la retraite pour HY type Ducellier 7050 B1: 120 euros. Dpt 31. T. 06.71.65.62.66.

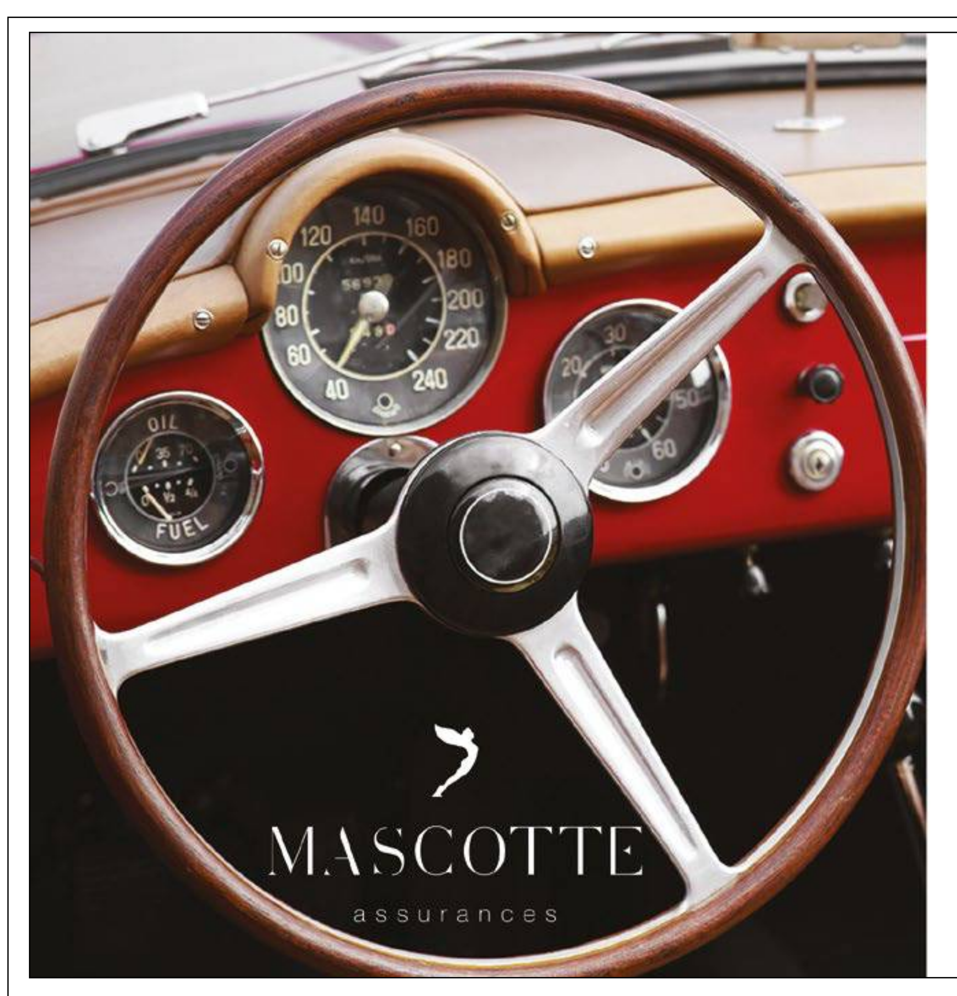
Citroën - Vds moteur-boîte, embrayage super état de HY 1965/81, portes, calandre, roue secours, roues, porte AR neuve... à voir sur place. Dpt 74. T. 06.66.82.13.14.



Citroën - Vds C35, moteur essence de 1980, seulement 85.000km, entièrement isolé, très bon état, part toutes distances. Prix: 2.500 euros. Dpt 69. T. 06.85.56.64.10.



Citroën - Vds Citroën C35, moteur diesel de 1983, ex EDF, entièrement doublé, boîte 5, très bonne



mécanique, véhicule qui part toutes distances. Prix: 1.800 euros. Dpt 69. T. 06.85.56.64.10.

Citroën - Vds diverses pièces de Citroën C35 D 1983, kit turbo diesel 95 ch, complet avec moteur 2.500 + boîte 5. Prix : 1.000 euros. Email: jacques.frederick@orange.fr. Dpt 83. T. 04.94.88.24.28.

Dodge - Vds pour Dodge W52, W63 (1943) : bâche de séparation AV/AR occasion, prix : 100 euros. Filet camouflage origine, prix : 150 euros. Dynamo 6V, prix : 100 euros. Dpt 13. T. 04.42.32.17.09 ou 06.81.53.08.59.



Ford - Vds un camion Ford Canada sans caisse AR, avec sa carte grise agricole,moteur diesel, complet, sans contrôle technique, ni Mines + pièces, 1 pont AV + 1 AR, porte et un tableau de bord. Prix: 4.000 euros. Dpt 88. T. 06.79.69.30.90.

Iveco - Vds Iveco 35.8 diesel de 1987 aménagé en camping-car, avec réfrigérateur, évier, gaz, chauffe-eau, douche, WC, télévision, train AV pneus à revoir, vendu sans contrôle technique, avec une carte grise normale, le moteur est OK mais véhicule à prendre sur plateau. Prix : 1.800 euros. Dpt 72. T. 06.10.53.06.29.



Mercedes - Vds Unimog S404114 de 1962, ess., plateau bâché, restauré en 2002, TBE, reprise possible. 6.500 euros. Dpt 44. T. 06.09.36.71.42.

Mercedes - Vds auvent pour Transporteur T3, T4 Mercedes, 3mx2,20m Westfalia, excellent état, s'accroche sur la porte coulissante: 300 euros. Dpt 78. T. 06.19.54.54.51.

Multicar - Vds Mam Multicar M24, M25, 4x4, tous modèles, tous états, faire offre. Dpt 95. T. 06.08.68.16.84.

Peugeot - Vds J7 diesel 1971, bétaillère Heuliez longueur 2.80m, largeur 1.90m, haut 1.90m, faire offre. Dpt 07. T. 06.38.05.19.71.

Peugeot - Vds un mécanisme d'ouverture de glace pour J7: 10 euros. Dpt 31. T. 06.71.65.62.66.

Peugeot - Vds J7 de 1973, CG collection, très peu roulé, portes AV coulissantes. Dpt 81. T. 05.63.40.50.91 (HR).

Renault - Vds Estafette de 1978, 80.000km, TBE, CT OK. Dpt 64. T. 05.59.04.67.16.

Renault - Vds pièces Trafic T800 de 1980: ailes AVD/G, capot, feux AV/D et AV/G bicolores, radiateur, 4 bavettes d'aile, pare-chocs AV, bocal lave-glace, réservoir essence, traverses AV sup, inf, démarreur. Dpt 91. T. 06.15.16.27.89.

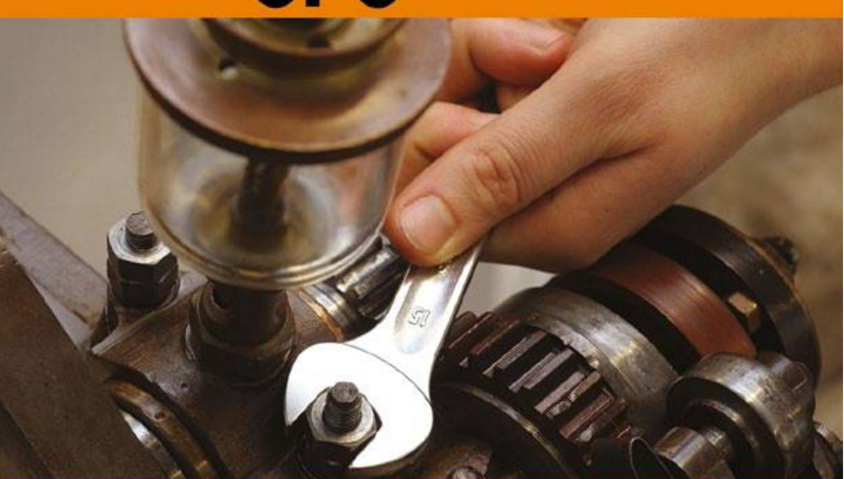
Renault - Vds Renault Trafic essence 1984, 158.000km, boîte 5, type P1400, carte grise, plateau, 5 pneus neufs, châssis cabine: 3.500 euros. Dpt 79. T. 05.49.94.00.51.

Saviem - Vds diverses pièces de Saviem SG2 : culasse, démarreur, arbre, delco, siège, compteur, phare, calandre, pare-chocs, commodo... Dpt 38. T. 06.48.82.81.98.

Suzuki - Vds optique de phare pour Suzuki GSXR SRAD, prix : 30 euros. Boucle AR, prix : 30 euros + frais de port. Dpt 52. T. 06.17.85.13.73.



Unic - Vds camionnette Unic L2 D2



de 1927, très beau modèle. Prix: 3.000 euros à débattre sur place. Belgique T. 0032.495.141.452.

Briggs-et-Stratton - Vds 2 moteurs Briggs-et-Stratton fonte US: 100 euros. Dpt 88. T. 06.79.69.30.90.

Caravanes

Caravelair - Vds petite caravane Caravelair Oregon 300, pour 2 adultes et 2 enfants, prix à débattre. Dpt 71. T. 03.85.35.55.27 (HR).

Ford - Vds Camping-car Ford Pilote de 1985, TBE, 100.000km, toujours garage, 11CV. Dpt 63. T. 06.59.61.42.35.

Notin - Vds Notin Corvette de 1964, 5.20m, au sec et entretenue, d'origine, volets sapin rouges. Prix justifié pour connaisseur. Dpt 47. T. 06.86.63.29.60.

Raclet - Vds caravane pliante Raclet modèle Iris, TBE: 400 euros. Dpt 78. T. 06.37.98.31.42 (mess).

Volkswagen - Vds Transporter VW California 1995, coach Westfalia, 2e main, 149.000km, store, exc état intér et ext, distr, pneus, batt, porte-vélos pour 3 vélos, toit relevable, 4 couchettes: 24.800 euros. Dpt 78. T. 06.19.54.54.51.

Tracteurs

Deutz - Vds tracteur Deutz F2L sans carte grise. Prix : 1.000 euros. Dpt 88. T. 06.79.69.30.90.

Farmall - Vds un tracteur de la marque Farmall français avec faucheuse, américain avec ses supports de charrue. Dpt 33. T. 05.56.82.60.15.



Massey Ferguson - Vds tracteur vigneron Massey Ferguson 130 de 1967, élargi, bien chaussé, tout fonctionne, démarreur, injecteurs neufs, prévoir batterie segmentation, 6.500 heures, CGN. Prix ferme: 1.700 euros. Dpt 33. T. 06.63.99.81.46.

Massey Harris - Vds différentes pièces de Pony 812 essence. Dpt 49. T. 06.18.45.17.42.

Renault - Vds pour pièces Renault N71, barre de coupe, pièces moteur Alfa, embrayage, chariot élévateur Armax, train AV avec Hanomag Merdeces 306. Dpt 42. T. 04.77.71.90.66.



SFV - Vds tracteur SFV (Société Française Vierzon) type S 204 de 1960, CG + documentation, restauré de A à Z, comme neuf, n° 403900 + pièces. Faire offre. Dpt 71. T. 03.85.72.06.38 (HR).

Vds motofaucheuse Lombardini: 80 euros, une autre de marque Irus complète + une autre pour pièces. Dpt 88. T. 06.79.69.30.90.

Recherche semoir distributeur à chaux ancien, à caisse bois, en bon état, faire offre. Dpt 95. T. 06.08.68.16.84.

Echanges

Fiat - Ec. ou vds Panda 34 de 1983 à restaurer ou pour pièces contre 404 autom. Dpt 72. T. 06.85.51.88.63 (après 18h) ou 06.31.44.45.37.

Fiat - Echange Fiat Barchetta rouge, jantes alu, hard-top, révisée, contre Buggy Baboulin Punch homologué, Opel GT, R17 Gordini, Lancia Fulvia Sport. Dpt 64. T. 06.28.82.32.98.

Ford-Europe - Echange Ford Transit 1982, bon état, CT OK + Peugeot 203 berline 1954, roulante, sans CG, contre 2CV bon état avec CT, soulte possible, étudie toute proposition. Vente possible: 3.500 euros. Dpt 41. T. 06.77.62.96.08.

Peugeot - Ech. 203 saine, tournante, sans CG, contre utilitaire DB3 ou D4 ou camionnette, soulte selon proposition + Renault Goélette 4x4, CG, roulant. Etudie toutes propositions. Dpt 41. T. 06.77.62.96.08.

Peugeot - Ech. ou vds pour 403 pick-up: train AV et pont transmission complet contre pièces de 404 tout modèle. Dpt 72. T. 06.85.51.88.63 (après 18h).

Renault - Echange camion Renault 2087 4x4 24 volts, BE + Peugeot 203 de 1954, tournante, sans CG + Ford Transit 1982, CT OK, contre 2CV parfait état, étudie toute proposition, vente en lot possible: 5.500 euros. Dpt 41. T. 06.77.62.96.08.



Renault - Echange R2087 4x4 militaire de 1964, CGC, véhicule en parfait état, contre Acadiane avec CT OK, Volkswagen Cox ou quad 500cc 4x4, Citroën Méhari, avec CG, à restaurer. Dpt 45. T. 06.08.46.78.14.

Simca - Ech. ou vds pour Simca 1100 berline, portes AVD et ARD et ARG 1er modèle, le lot contre pièces de 404 tout modèle. Dpt 72. T. 06.85.51.88.63 (après 18h).

Zundapp - Ech. cyclo Zundapp 50 3 vitesses pied, bleue, BEG, avec CG, contre scooter Vespa 50, même état ou soulte. Dpt 66. T. 04.68.57.24.71 (soir-WE, mess)

Jouets-Miniatures

Vds miniatures 1/43 neuves dans boîte: Mercedes 300SL, Ferrari 250, Testarossa 250 LM 1965, Dino 246 GTS, Renault R8 Gordini, Juvaquatre, 4CV, Citroën 2CV, DS, Traction: 10 euros l'unité, lot possible. Dpt 21. T. 06.35.11.88.71.

Vds plus de 150 miniatures, toutes marques, de l'épave au neuf + boîte, échelles variées, vente à l'unité, liste sur demande, rappel si message de votre part. Dpt 35. T. 02.99.14.01.29.

Vds miniatures: Mercedes 600 Dinky Toys (GB) 40 euros, Talbot solara Jet Car Norev (france): 15 euros, Mercedes 300 à friction 1955 (Chine): 15 euros, Lada 1200 taxi: 18 euros. Dpt 38. T. 06.44.36.23.67.

Vds voitures miniatures de collection toutes marques, toutes échelles, en lot ou à l'unité. Prix à débattre. Dpt 58. T. 06.85.79.55.09.

Vds catalogues miniatures + revues Minauto, Passion 43, Automobilia + Salon RTA depuis 1930, Autocollection Dpt 76. T. 06.81.54.45.88.

Vds maquettes montées et à monter 1/24 Heller, Tamiya, Italeri... Dpt 76. T. 06.81.54.45.88.

Vds voitures miniatures échelle 1/87 à 1/18 neuves ou occasion suite à rangement + diverses pièces. Dpt 76. T. 06.81.54.45.88.

Vds miniatures au 1/43 Norev en plastique et Jet Car Dinky Toys, Matchbox année 1970, Burago 1/18, Solido et Majorette. Dpt 78. T. 06.19.54.54.51.

Docs-Automobilia

Alpine - Vds manuel réparation et catalogue pièces rechange d'usine pour Alpine A110, A310 4 et 6 cylindres, A610, R5 Turbo, R8 et R12 Gordini. Dpt 09. T. 05.61.67.64.56.

Argus de l'Automobile - Vds journal l'Argus de l'Automobile année 1958, relié, complet: 60 euros + port. Dpt 74. T. 07.61.06.38.65.

Aston Martin - Vds manuel de bord Aston Martin, instruction DB-2-4 complet, TBE, fiche lubrifiant version anglaise d'origine, couleur verte. Dpt 74. T. 07.61.06.38.65.

Berliet - Vds catalogues pièces détachées illustrées avec schéma électriques pour voitures Berliet 9CV 1933: 28 euros. Dpt 26. T. 04.75.72.48.82.

Citroën - Vds Dictionnaire de réparation carrosserie pour Citroën Traction, textes et planches, reproduction reliée: 19 euros. Dpt 26. T. 04.75.72.48.82.

Citroën - Vds livre: Icônes Citroën Traction de Belliere et Massiet du Biest Dpt 26. T. 04.75.72.48.82.

Citroën - Vds livre: Traction, un fabuleux destin de Serge Defradat, neuf, sous plastique, 159 pages, nombreuses photos. Dpt 26. T. 04.75.72.48.82.

Citroën - Vds dictionnaire réparation Citroën Traction AV 4 cyl 1952, TBE. Dpt 74. T. 07.61.06.38.65.

Citroën - Vds RTA Citroën GS, doc 2CV 1949/60 type H 1948/65, T45, T46, T55 original, etc. Dpt 02. T. 06.19.94.94.28.

Citroën - Vds livre Toutes les Citroën de René Bellu et Citroën C4, C6 de Fabien Sabates, neufs en lot: 75 euros les 2, en lot uniquement. Dpt 74. T. 07.61.06.38.65.

Expert Automobile - Vds revue Expert Automobile pour Renault, Peugeot, Citroën, Simca, Talbot, Alfa Romeo, Austin, Ford. TBE. Dpt 49. T. 06.79.38.90.46.

Fiat - Vds manuel entretien pour Panda. Dpt 78. T. 06.19.54.54.51.

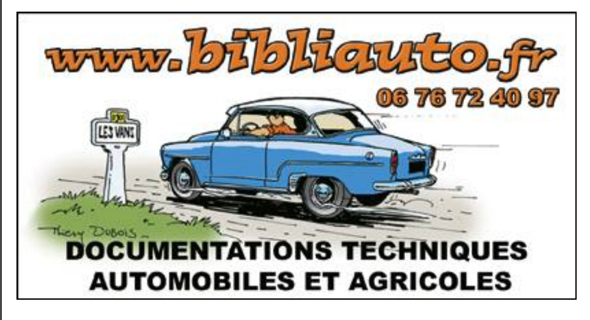
Gazogènes - Vds livre Les Gazogènes pour automobiles écrit en 1940 par Septembre et Lepoivre, nombreuses illustrations, 144 pages: 26 euros. Dpt 26. T. 04.75.72.48.82.

Le Poids lourd - Vds Le Poids Lourd, de juin 1970 à janvier 1989 en excellent état. Dpt 79. T. 05.49.94.20.06.

LVA - Vds collection LVA d'avril 1978 à ce jour, quelques numéros perdus ou abîmés, non classés + les 3 premiers numéros. 100 euros, à prendre sur place. Dpt 33. T. 06.61.76.98.37.

Magazines - Donne LVA 2003 à 2009 (420 n°s), LVM 2008 à 2012 (70 n°s), Rétroviseur 1988 à 1992 (40 n°s), Sciences et Vie (230 n°), le lot. Dpt 01. T. 04.74.67.89.28.

Magazines - Vds revue Auto Passion du n°1 au n°15 et revue Rétroviseur





au numéro ou en lot. TBE. Dpt 49. T. 06.79.38.90.46.

Magazines - Vds revue Renault Magazine Global, L'Automobile, l'Action Automobile et autres revues. TBE. Dpt 49. T. 06.79.38.90.46.

Magazines - Vds 1000 revues autos, nombreux titres + 1000 revues motos années 50 à 90 + 800 revues sur Harley et customs + 800 sur motos cross, trial, Enduro + 100 livres autos + 100 livres motos, écussons, pubs et autocollants. Dpt 92. T. 06.42.43.64.81.

Michelin - Vds guide rouge Michelin R1900 1954, 56, 58, 59, 62 à 66, 69 à 2013, sans numéros: 500 euros. Dpt 78. T. 06.89.19.91.80 (mess).

Peugeot - Vds manuel entretien pour 304. Dpt 78. T. 06.19.54.54.51.

Renault - Vds catalogue pièces de rechange pour Renault 4 type 1120, 1123, 2102, 2104, 2105, 2106: 14 euros. Dpt 26. T. 04.75.72.48.82.

Renault - Vds manuel réparation mécanique et carrosserie pour Renault 8 Gordini 1100 R1134, document d'origine, TBE: 48 euros. Dpt 26. T. 04.75.72.48.82.

Renault - Vds plan d'usine en coupe de Renault 5 Turbo au 1/5e (1,20mx0,90m) très rare, unique, quantité limitée. Dpt 09. T. 05.61.67.64.56.

Renault - Vds manuels entretien pour R5, R12, R18, R20, R9, Clio, R9. Dpt 78. T. 06.19.54.54.51.

Renault - Vds pour Renault: manuel réparation boîte automatique 10 euros, notice entretien embrayage Ferlec 10 euros, catalogue pièces Renault 15 10 euros, Estafette 5 euros. Dpt 91. T. 01.64.99.38.42.

Renault - Vds pubs de Renault 18, 20, 30, 4, 9, 5, 14, 6, 11, Rodéo, utilitaires, Estafette, Master, Trafic, R11 turbo... 3 euros pièce. Dpt 91. T. 01.64.99.38.42.

RTA - Vds RTA 504 inj, 304 berl, cabriolet, NSU 4 cyl 1177, Ford Capri ts types, Renault 4 tous types et SG2, SG4 ess, Simca 1500, Salon Auto 1958: 17 euros. Dpt 86. T. 05.49.45.13.20.

RTA - Vds RTA Celta, Viva, Juva, Frégate, 4CV, Dauphine, Colorale, R4, R5, R6, R8G, R12, R14, R15, R16, R18, R20, R25, R30, Espace. Manuel R3, Simca 5, 6, 8, 1000, 1100, 1200, 1300, Ariane, Chambord, Marly, P60, Aronde. Dpt 88. T. 06.79.69.30.90.

RTA - Vds RTA Jeep, GMC, Dodge, M29, Munga, Umm, VLR, R2087, Panda, Méhari 4x4, Land Discovery, Vitara, Pajero, Patrol, Santana, BJ 70, Sum, 504, 505 Dangel, Unimog 411, etc. Dpt 88. T. 06.79.69.30.90.

RTA - Vds RTA Peugeot 201, 401, 601, 202, 203, 403, 404, 504, 604, 104, 204... Citroën C4, Rosalie, B14... et beaucoup d'autres. Dpt 88. T. 06.79.69.30.90.

RTA - Vds RTA pour Renault 8 Gordini R1134 et R1135, 1105 et 1255cc, TBE: 28 euros. Dpt 26. T. 04.75.72.48.82.

RTM - Vds revue technique RTM 600 ZZR/350 DE, étude 400 VFR: 12 euros + frais de port. Dpt 52. T. 06.17.85.13.73.

Vds sur moteur D.O.G. diesel rapide production Irat et Cie: documentation complète du moteur 2 à 8 cylindres de 1948, dans classeur sous pochettes: 40 euros + port. Dpt 02. T. 06.64.79.83.55.

Retraité cède lot objets autos, Automobilia, documents, miniatures, mascotte, fanion Schumacher dédicacé. Pas de détail. Dpt 69. T. 06.08.31.54.15.

Vds manuels de bord 4CV, Dauphine, Peugeot 201, 405, 404, 504, 505, BMW 2000, 2200, Citroën 8CV, Ami 8, 2CV, NSU 1000, Opel Corsa, Commodore, Rancho, Simca 5, 8... tous manuels de bord disponibles. Dpt 88. T. 06.79.69.30.90.

Divers

AUTORADIOS

Autoradios - Vds autoradio années 1980 + haut-parleurs d'époque + vieux autoradios années 70 avec ou sans cassette. Vds équaliseur, ampli, cassette Fuji, équaliseur Tokay: 40 euros. Vds manuel entretien pour Simca 1100. Dpt 78. T. 06.19.54.54.51.

ENSEIGNES, PLAQUES

Enseignes, plaques - Vds enseigne lumineuse Veedol dim 150cmx65cm, 150 euros. Dpt 02. T. 03.23.08.83.49.

Enseignes, plaques - Vds plaques émaillées peintes, panneaux lumineux, petit prix. Dpt 33. T. 05.56.82.60.15.



Enseignes, plaques - Vds plaques émaillées alu Wonder, Butanes, Total. Dpt 88. T. 06.79.69.30.90.

OUTILLAGE

Outillage - Vds cause retraite: treuil Cev REP8000 12V, 3,5t neuf + accessoires, 1.300 euros. Dpt 18. T. 06.07.53.74.10.

Outillage - Vds lampes à souder, état collec, avec fers + barrettes d'étain, petit prix. Dpt 33. T. 05.56.82.60.15.

Outillage - Vds ou éch. poste à souder semi automatique avec pointeuse intégrée 380V: 450 euros + compresseur 400 litres d'usine, 380V: 350 euros. Dpt 47. T. 06.76.25.27.49.

Outillage - Cherche pièces tronçonneuse Homelite XL (dans les Pays de Loire). Dpt 49. T. 06.88.61.92.20.

Outillage - Vds belle trousse à outils en cuir avec outils en pouces pour autos ou motos anglaises et américaines. Neuve, servi une fois + trousse origine pour motos japonaises + Harley, Guzzi, KTM, Voxan, Mob, etc. Dpt 95. T. 06.73.50.90.38.

TISSUS, VÊTEMENTS



Tissus, vêtements - Vds blouson Flight Jacket US Air Force 1988 taille XL: 400 euros, blouson naviguant cuir noir: 300 euros, taille XL (vrai vintage), bottes Harley, américaines T43: 250 euros, Santiague T43, excellent état. Dpt 92. T. 06.15.24.04.34.



Tissus, vêtements - Vds 4m2 de cuir fauve + du molleton pour une rénovation de sièges, belle patine. Prix : 200 euros. Dpt 92. T. 06.15.24.04.34 ou 01.41.41.03.22.

Tissus, vêtements - Vds pantalon bleu, blouse, blouson, chemisette de travail, neufs, T42, 44. Vds gants de cuir résistant à l'eau et au feu, neufs. Dpt 45. T. 06.19.54.54.51.

Tissus, vêtements - Vds casques motos neufs de ma collection: 1 Bell Jet Dirt blanc XL, 1 Bell cross moto 5 TL/XL, 1 Shark cross gris XL, 1 Arai Read TL/XL, 3 Arai GP TL, 1000 Han, 1 Read, 1 Bayle, 1 Biker noir TTXL, lunettes, bottes T42, 1 Cross ALP T6, 1 Gaerne Trial. Dpt 92. T. 06.42.43.64.81.

AUTRES

Vds 10 bidons de 2l métal vintage huile Yacco Legende 15W50, 20 euros pièce + frais de port. Dpt 18. T. 06.07.53.74.10.

Vds un moteur monocylindre refroidissement par eau sur châssis, roues fer, entraînant une scie circulaire, en bon état. Prix : 230 euros. Dpt 33. T. 06.07.36.33.47.

Vds hangar fermé sur 6.000 m de terrain à 5km d'Agen, en campagne, reprise ou échange possible avec un véhicule de collection. Valeur 58.000 euros. Dpt 47. T. 06.76.25.27.49.

Recherche une personne pouvant transporter un vélomoteur de Sens à Perpignan, urgent, faire offre. Dpt 66. T. 04.68.57.24.71 (soir-WE, mess)



De notre envoyé spécial à Nuremberg **Stéphane Guillou**

LES NOUVEAUTÉS DU 67e SALON DU JOUET DE NUREMBERG

Nous terminons notre tour d'horizon des miniatures les plus attendues et les plus originales du Salon.

Alfa Romeo GTV6



Nom du fabricant : Ixo - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** nc - **Matières :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** marron foncé métallisé - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** nc.

Cette GTV6, jusqu'alors uniquement disponible dans des collection presse (Altaya en 2007 et Fabbri en 2009), fait son grand retour au catalogue d'Ixo. Elle bénéficie d'une finition tout à fait acceptable et d'un prix qui devrait rester correct.

Alpine A220 courte



Nom du fabricant : Ottomobile - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** OT645 - **Matières :** résine - **Couleurs :** bleu Alpine - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** Critérium des Cévennes 1969 (n°128) - **Prix :** nc.

Il faudra patienter jusqu'en août pour se procurer cette splendide A220 pilotée, à l'échelle 1, par Jabouille/Guénard lors du Critérium des Cévennes 1969. La finition est exemplaire et les décorations fidèles au modèle original.

Alpine Renault A110 1973



Nom du fabricant : Minichamps - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 940113600, 940113601 - **Matières :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** bleu métallisé, jaune - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** nc.

L'A110 intègre la nouvelle collection Maxichamps, une gamme qui présentera une finition générale simplifiée pour un tarif a priori raisonnable. Elle sera rejointe par une R16 1965 jaune (réf. 940113101) ou bleu métallisé (réf. 940113100L).

Citroën 2 CV 1976



Nom du fabricant : Minichamps - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** 910111500, 910111501 - **Matières :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** rouge, jaune - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** nc.

Visible sur le stand de Minichamps en vert (réf. 400111501), cette 2 CV sera diffusée en rouge (réf. 910111500) et en jaune (réf. 910111501) dans la collection Maxichamps et dans un boîtage inédit.

Citroën Ami 8 berline



Nom du fabricant : Ottomobile - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** OT631 - **Matières :** résine - **Couleurs :** vert métallisé - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** nc.

Ottomobile complète son offre de Citroën populaires avec cette Ami 8 en résine. Elle rejoint l'Ami Super ivoire (réf. OT125) et sera accompagnée, dans le courant de l'année, par une M35 (OT182).

Citroën DS 19 berline 1957



Nom du fabricant : Premium Clas-sixxs - **Echelle :** 1/12 - **Réf. :** PRE40046 - **Matières :** résine - **Couleurs :** bicolore crème et noir - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** nc.

Cette DS 19 est tout simplement magnifique. Le moindre détail a été soigné, la face AV est particulièrement réussie et l'aménagement intérieur n'est pas en reste. Elle avait été annoncée il y a un an, précisément lors du Salon de Nuremberg, et elle arrive enfin au catalogue, pour notre plus grand plaisir.

DKW Universal typ 89 S break 1951



Nom du fabricant : Neo - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 46275 - **Matières :** résine - **Couleurs :** vert métallisé et bois - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** entourage de vitres et essuie-glaces - **Décorations :** non - **Prix :** nc.

Fidèle à sa politique, Neo investit le marché des voitures originales, voire inédites. Il nous offre ainsi cette auto qui, à l'échelle 1, ne fut produite que d'octobre 1951 à mars 1953 en Allemagne.

Citroën CX break corbillard Heuliez 1979



Nom du fabricant : Matrix - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** MX10304-041 - **Matières :** résine - **Couleurs :** bicolore marron et noir - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** essuie-glaces - **Décorations :** corbillard - **Prix :** nc.

Ce corbillard Heuliez dispose d'un maximum de pièces en métal photodécoupé. Il s'agit du seul véhicule français prochainement disponible au catalogue Matrix.

Citroën SM

Nom du fabricant : Ottomobile - **Echelle :** 1/12 - **Réf. :** G009 - **Matières :** résine - **Couleurs :** bleu Brégançon - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** nc.

Il faudra patienter jusqu'au mois d'août pour se procurer



cette splendide SM à la finition particulièrement soignée. Ottomobile nous avait jusqu'ici proposé des prototypes coursifiés au 1/18, il innove avec cette version civile au 1/12.

Fiat 600 Coriasco pick-up



Nom du fabricant : Mini Miniera - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** nc - **Matières :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** rouge - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** nc.

Très populaire en Italie, ce petit utilitaire en version pick-up arrive pour la première fois au 1/18, dans un coloris qui lui va à ravir. Dommage que la calandre ne soit pas en photodécoupe.

Ford FK 1000 Panoramabus 1958

Nom du fabricant : Neo - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 46695 - **Matières :** résine - **Couleurs :** bicolore bleu et blanc - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** entourage de vitres, essuie-glaces, antenne et grille de calandre - **Décorations :** non - **Prix :** nc.

Ce ravissant utilitaire ici en version bus est truffé de pièces photodécoupées. Son aménagement intérieur avec sièges et banquettes est particulièrement réaliste.

LES NOUVEAUTES DE MINIALUXE





C'est à Rétromobile que Minialuxe a choisi de présenter ses nouveautés. Il a, pour l'occasion, édité un fourgon D4A au 1/50 aux couleurs du Salon parisien qui sera vendu 99 euros (réf. 48-2SE).
Parmi les modèles au 1/43 que le fabricant dévoilait, on trouve une R8 qui sera déclinée en de multiples variantes : civile rouge (réf. 49-1) dans la gamme New Classic, sans vitrage ni aménagement intérieur, noire (réf. 00-08) avec phares Swarovski, vitrage et aménagement intérieur, une R8 S jaune (réf. 50-3) et une 1300 Gordini (réf. 49-2 et 49-3).

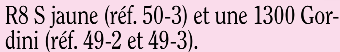
Un Volkswagen Kombi est attendu dans le courant de l'année, il sera proposé avec trois carrosseries différentes dans des coloris multiples. Il sera rejoint par une 2 CV fourgonnette en version civile (réf. 41-1SE), Citroën Service (réf. 41-3SE) et Poste (41-6SE) et par deux autres 2 CV berline avec capote fermée dans la collection Luxe (réf. 8_2SE en blanc avec capote gris clair et 8_3SE en gris métallisé avec capote rouge).

Deux Panhard PL17 compléteront cette armada, une grise métallisée avec aménagement intérieur rouge (réf. 43_1SE) et une bleue métallisée avec aménagement intérieur ivoire (réf. 43_1BSE).

Le fabricant français a également dévoilé sa gamme Miniabox, des miniatures au 1/66 tout en zamak, sans partie ouvrante ni suspension mais avec phares Swarovski. Chaque modèle sera disponible en quatre coloris pour un tarif inférieur à 20 euros. Les premières voitures qui intégreront cette collection sont : une 2 CV berline, une DS 19, une DS 21, une Morris Minor, une Renault 8 S et Gordini, une Coccinelle, une Golf GTi et un Transporter tôlé. La gamme sera rapidement enrichie par des attelages avec caravane ou bateau.















Ford Zodiac MkIII Abbott break 1962

Nom du fabricant : Neo - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 46310 - **Matières :** résine - **Couleurs :** gris clair - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** entourage de vitres et essuie-glaces - **Décorations :** non - **Prix :** nc.

Seul le prototype de ce break était visible au Salon. Si la calandre est encore à peaufiner, les lignes semblent justes et précises. Il sera en résine, sans partie ouvrante mais avec de nombreuses pièces en métal photodécoupé.



Humber Super Snipe 3/4 Sedan 1965

Nom du fabricant : Neo - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 46335 - **Matières :** résine - **Couleurs :** bordeaux - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** entourage de vitres et essuie-glaces - **Décorations :** non - **Prix :** nc.

Première anglaise à offrir, à l'échelle 1, des doubles optiques AV, cette Humber était inédite en miniature. Ne boudons pas notre plaisir, d'autant que la finition est irréprochable.



Lada 1500 1973

Nom du fabricant : Busch - **Echelle :** 1/87 - **Réf. :** 50514 - **Matières :** ABS - **Couleurs :** blanc - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** avec radar SRD77 - **Prix :** nc.

La Lada 1500 en version civile équipée d'un radar de contrôle de vitesse sévissait en Allemagne dans les années 70. Cette miniature est vendue avec la valise de rangement du radar.



Matra Simca Bagheera phase I

Nom du fabricant : Ottomobile - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** OT630 - **Matières :** résine - **Couleurs :** jaune soleil - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** nc.

Il faudra attendre jusqu'en septembre pour pouvoir acquérir cette splendide Bagheera phase I qui bénéficie d'un nouveau moule. Elle sera rejointe dans le courant de l'année par des Matra Djet, Djet 5S, M530, Rancho X et Murena S.

Messerschmitt KR200 auto-scooter 1955

Nom du fabricant : Quiralu - **Echelle :** 1/35 - **Réf. :** nc - **Matières :** zamak et châssis tôlé - **Couleurs :** beige - **Parties ouvrantes :** partie haute - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** 40e anniversaire d'Eligor - **Prix :** gratuit.

Ce Messerschmitt, issu de la gamme Quiralu et frappé du logo d'Eligor, a été édité à 100 exemplaires numérotés et distribués au Salon de Nuremberg par le fabricant pour ses 40 ans. Si le moule date de 1958, il a été remis au goût du jour pour l'occasion.

Mini 850 pick-up et Clubman Estate





Nom du fabricant : Cult Scale Models - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** CML015-1, CML018-1 - **Matières :** résine - **Couleurs :** vert anglais, bicolore rouge et or - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** nc.

Cette charmante Mini, déclinée en deux variantes peu communes, n'aura pas de parties ouvrantes en dépit de son format (1/18). Le prototype nous a néanmoins impressionnés, aussi bien extérieurement qu'intérieurement.

Opel Kadett GT/E 1975 et 1977



Nom du fabricant : Wiking - **Echelle :** 1/87 - **Réf. :** nc - **Matières :** ABS - **Couleurs :** bicolore noir et jaune, noir et blanc - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** GT/E - **Prix :** nc.

On ne pouvait observer que le prototype non peint de cette Kadett qui sera proposée en deux millésimes. Malgré sa petite taille, elle offre de nombreux détails qui augurent le meilleur.

Peugeot 204 coupé

Nom du fabricant : Ottomobile - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** OT196 - **Matières :** résine - **Couleurs :** bleu métallisé - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** nc.

Il vous faudra patienter jusqu'en août pour vous procurer cette 204 tout en résine. Ses lignes ne souffrent aucun reproche. Seule concession avec le modèle à l'échelle 1 : les phares sont équipés de lampes blanches alors qu'elles devraient être jaunes.

Peugeot 504 berline 1970 et 205 GTi 1990



Nom du fabricant : Minichamps - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 940112500, 940112501, 940112300, 940112301 - **Matières :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** rouge foncé, vert clair métallisé, rouge ou bleu - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** nc.

Cette 504 fait son retour chez Minichamps mais dans la collection Maxichamps, c'est-à-dire avec une finition allégée, tout comme son prix de vente. Le prototype du Salon la présentait en doré, mais c'est bien en rouge foncé (réf. 940112500) et en vert clair métallisé (réf. 940112501) qu'elle verra le jour. La 205 GTi subira le même traitement et sera disponible en rouge (réf. 940112300) ou bleu (réf. 940112301).

Peugeot 504 break 1976

Nom du fabricant : Model Car Group - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** MCG18036, MCG18037 - **Matières :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** bleu, vert métallisé - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** Gendarmerie - **Prix :** nc.

Model Car Group appartient à Speidel Modellauto et c'est au siège du groupe, à une trentaine de kilomètres de Nuremberg, que ce prototype était visible. Les dates de sortie ne sont pas connues, mais on peut déjà affirmer que le moule est particulièrement bien détaillé. Une version civile verte (réf. MCG18037) sera diffusée après la variante Gendarmerie (réf. MCG18036) avec girophare et antenne sur le toit.

Renault 4 berline



Nom du fabricant : Eligor - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 101588, 101591 - **Matières :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** variées - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** Parisienne, Clan, SOS Médecins, rallye de Monte-Carlo 1963 (n°44), GTL 1983, Gendarmerie, Sapeurs-Pompiers de Rennes - **Prix :** nc.

La Renault 4 se déclinera cette année en de multiples variantes chez Eligor. Les versions déjà disponibles au catalogue seront ainsi rejointes par la très attendue Parisienne (réf. 101588) ou la GTL (réf. 101591).

Renault 8 Gordini 1300 Groupe F et 11 Turbo Groupe A



Nom du fabricant : Ottomobile - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** OT186, OT194 - **Matières :** résine - **Couleurs :** tricolore bleu, blanc et rouge - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** Rallye de la Côte d'Opale (n°23) et Tour de Corse 1986 (n°7) - **Prix :** nc.

Ottomobile signe avec ces deux versions compétition d'authentiques réussites. Le moindre détail a été soigné, la décoration ne souffre aucun reproche et l'aménagement intérieur est pléthorique.

Volkswagen Kombi tôlé et Camping-car





Nom du fabricant : Scalextric - **Echelle :** 1/32 - **Réf. :** C3755, C3760 - **Matières :** ABS - **Couleurs :** rouge, bicolore vert et blanc - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** Porsche Racing Service et camping-car - **Prix :** nc.

Destiné aux circuits électriques, ce Transporter T2 accompagnera la version Hippies (réf. C3761) existante et sera proposé sous deux décorations : Porsche Racing Service et camping-car bicolore. L'un comme l'autre disposent de feux et phares fonctionnels.

Talbot Horizon Premium



Nom du fabricant : Ottomobile - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** OT188 - **Matières :** résine - **Couleurs :** gris futura métallisé - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** nc.

Réalisé avec beaucoup de précision, ce prototype présente déjà toutes les options spécifiques à ce modèle d'Horizon parmi lesquelles des jantes Amil et un spoiler AV. Sortie prévue en juillet.

Volvo Amazon deux et quatre portes



Nom du fabricant : Wiking - **Echelle :** 1/87 - **Réf. :** nc - **Matières :** ABS - **Couleurs :** nc - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** nc - **Prix :** nc.

Wiking était avare d'informations concernant cette Amazon, indiquant seulement qu'elle existerait en version deux ou quatre portes.

Volvo 144 berline

Nom du fabricant : Brekina - **Echelle :** 1/87 - **Réf. :** 29412, 29413 et 29415 - **Matières :** ABS - **Couleurs :** blanc, bleu saphir, rouge foncé métallisé - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** nc.

Trois nouveaux coloris viennent étoffer la gamme des très réussies Volvo 144 vendues par Brekina. Vous pourrez désormais les trouver en blanc (réf. 29412), bleu saphir (réf. 29413) et rouge foncé (réf. 29415).



LES NOUVEAUTES CITROEN DE NOREV

Norev a décidé de revoir l'ensemble de ses moules de Citroën au 1/43. Ainsi, chaque véhicule de la marque aux chevrons devrait se voir offrir une finition grandement améliorée accompagnée de coloris inédits. Voici les miniatures qui vont en bénéficier cette année : une Traction 15/Six découvrable AEAT 1951 (réf. 153022), un HY tôlé de 1962 (réf. 154543), trois 2 CV (4x4 Sahara de 1961 réf. 150012, Cocorico 1986 réf. 151329 et cabriolet Azelle 1990 réf. 150093), cinq DS (DS 19 cabriolet réf. 157009, DS 21 cabriolet réf. 157054, DS 21 de 1967 réf. 157008, DS 23 de 1973 réf. 157073 et DS 23 break de 1974 réf. 155044), une Ami 6 berline de 1967 (réf. 153505) et break de 1968 (réf. 153520), une Ami 8 berline de 1976 (réf. 153537) et break de 1969 (réf. 153536), une Dyane de 1975 (réf. 153719), une Acadiane de 1979 (réf. 153766) et enfin la SM présidentielle (réf. 158508) utilisée par le président Pompidou en 1972.

www.modelcarworld.com

Votre boutique en ligne.

BoS

1:18



Mercedes 300B Pininfarina, 1955
BoS-Models, 1:18
Nr. F53-193743 99.95



Audi Quattro Spyder, 1991
No. F53-193572 99.95 €



Audi V8, 1992
No. F53-190264 99.95 €



Bentley Continental, 2010
No. F53-193565 99.95 €





Borgward,
1955
No. F53-193560 99.95 €



Fiat Dino Coupe,
1967
No. F53-193253 99.95 €



Mercedes 540K Autobahn-courrier, 1935
No. F53-183920 99.95 €



Mercedes C220 (W202),
1995
No. F53-186680 99.95 €



Mercedes C220 T-Modèle (S202), 1996
No. F53-193257 99.95 €

VW Passat GT Syncro (B2),
1987
No. F53-193263 99.95 €



Opel record D 2100D, noire-doré, 1973
No. F53-183930 99.95 €



Pontiac Bonneville, bronze,
1954
No. F53-193746 99.95 €



BoS

1:43



Citroen SM Opera by Henri Chapron, doré/metallic-brun clair
No. F53-197975 34.95 €



Buick Riviera 88, 1988
No. F53-193925 32.95 €





Cadillac Eldorado, 1992
No. F53-193840 39.95 €





Cadillac STS, 1992
No. F53-193927 32.95 €

Chevrolet Corvette Rondine Pininfarina, 1963
No. F53-193872 36.95 €

Chrysler SS,
1952
No. F53-193935 32.95 €



Citroen CX Nilsson,
1985
No. F53-193946 34.95 €



Ford MKI,
1982
No. F53-193876 34.95 €



Intermeccanica Indra 2+2 Coupe, rouge, 1971
No. F53-193882 37.95 €



Nash Rambler Palm Beach Pininfarina, metallic-gris, 1956
No. F53-197986 39.95 €



Porsche 928 H50 concept, metallic-rouge foncé, 1987
No. F53-193901 36.95 €



Rolls Royce Phantom I Jonckheere aérodynamique Coupe,
No. F53-193905 42.95 €

Premium ClassiXXs®

1:43



24,-

Mercedes 206 Bus
Nr. F53-194847 ~~37.95~~ €



34,-

VW T2b Open Air Bus
Nr. F53-194924 ~~54.95~~ €











Commande téléphonique:
0970 408 564

Frais de port avantageux, que 7 €

Emoi, émoi et moite

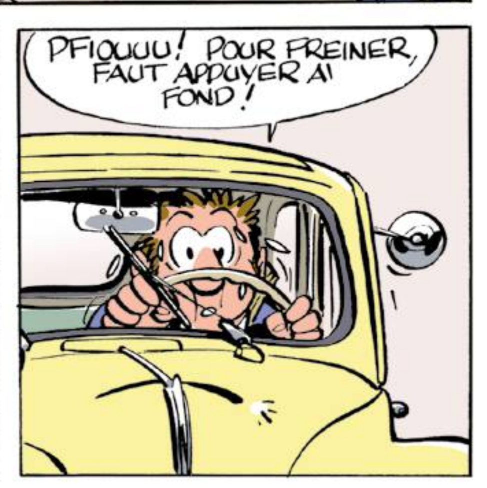
Par Jean-Luc Delvaux

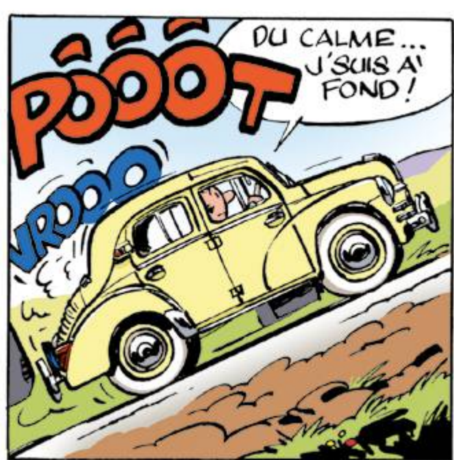






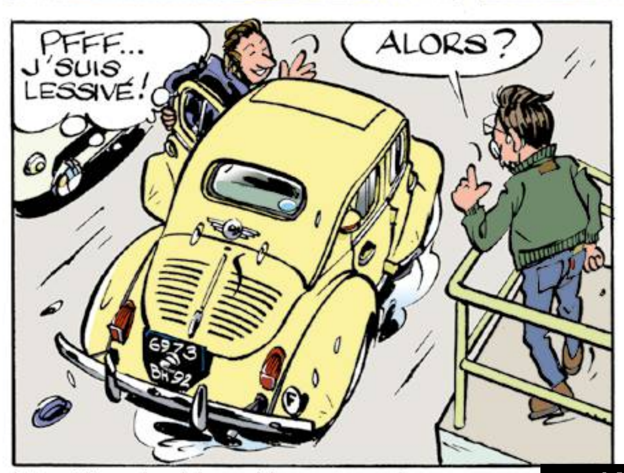














http://jean-lucdelvaux.blogspot.com/

COMPLETEZ VOTRE COLLECTION

Le sommaire détaillé jusqu'au N° 209 est téléchargeable sur notre site

SOMMAIRE DES DIX DERNIERS NUMEROS
http://gazoline.net

Vous pouvez également le consulter sur Internet et télécharger les articles parus (de 1,20 à 1,80 euro par article), en utilisant notre moteur de recherche multicritère.

BON DE COMMANDE ANCIENS NUMEROS

A découper (ou à photocopier) et à retourner, avec votre règlement à l'ordre de Pixel Press Studio, à GAZOLINE/ANCIENS NUMEROS, BP N°1, 78870 Bailly.

Oui je souhaite compléter ma collection et je vous passe commande des numéros suivants (5 € par numéro, port compris). [cocher la ou les case(s) correspondante(s)]

48	49	50	51	52	53	55	56	57	58	60	61	62	63	64	65	66	67
68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85
86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100	101	102	103
104	105	106	107	108	109	110	111	112	113	114	115	116	117	118	119	120	121
122	123	124	125	126	127	128	129	130	131	132	133	134	135	136	137	138	139
140	141	142	143	144	145	146	147	148	149	150	151	156	157	158	160	161	162
163	164	165	166	167	168	169	170	171	172	173	174	175	176	177	178	179	180
181	182	183	184	185	187	188	189	190	191	192	193	194	195	197	198	199	200
201	202	203	204	205	206	207	208	209	210	211	212	213	214	215	216	217	218
219	220	221	222	223	224	225	226	227	228	229	230	231	232				

NOM (en capitales)

PRENOM (en capitales)

ADRESSE (en capitales)

CODE POSTAL

VILLE (en capitales)

et je vous joins mon règlement par chèque à l'ordre de Pixel Press Studio.

soit .... x 5 € = ...€

Délai de livraison : 12 jours ouvrables